Młody
ŻEGLARZ
MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"



Nr 12
CENA 30 ZŁ

15-XII-1948

JEDNOŚĆ ROBOTNICZA



(fot. K. Komorowski)

MIJA PIERWSZA ROCZNICA HISTORYCZNEGO KONGRESU ZJEDNOCZENIOWEGO OBU PARTII POLSKIEJ KLASY ROBOTNICZEJ, KTÓRY ZLIKWIDOWAŁ TRWAJĄCE PONAD PÓŁ WIEKU ROZBICIE W POLSKIM RUCHU ROBOTNICZYM — PRZYCZYNĘ WIELU NIEPOWODZEŃ W WALCE O WŁADZĘ LUDOWĄ W POLSCE.

MINĄŁ ROK WALKI I PRACY, W CZASIE KTÓREGO ZJEDNOCZONA PARTIA POTRAFIŁA SKONSOLIDOWAĆ WOKÓŁ SIEBIE I NATCHNĄĆ NOWYM ZAPAŁEM TWÓRCZYM SZEROKIE MASY PRACUJĄCE MIAST I WSI, UODPORNIĆ JE NA WPŁYWY WROGÓW I WZBUDZIĆ W NARODZIE NIEZŁOMNĄ WOLĘ WALKI O SPRAWIEDLIWOŚĆ SPOŁECZNĄ, WALKI O PRZEMIANY, TORUJĄCE NAM DROGĘ DO WSPANIAŁEGO ROZWOJU — DROGĘ DO SOCJALIZMU.

ROK TEMU CAŁA KLASA ROBOTNICZA POLSKI UCZCIŁA Z RADOŚCIĄ KONGRES ZJEDNOCZENIOWY PIĘKNYMI CZYNAMI. WZMOGŁA SIĘ PRODUKCJA WE WSZYSTKICH GAŁĘZIACH NASZEGO PRZEMYSŁU, ROZWINĄŁ SIĘ RUCH SOCJALISTYCZNEGO WSPÓŁZAWODNICTWA i RACJONALIZATORSTWA. POLSCY STOCZNIOWCY UCZCILI KONGRES ZJEDNOCZENIOWY M. INN. PRZEDTERMINOWYM WODOWANIEM DRUGIEGO Z KOLEI RUDOWĘGLOWCA, KTÓRY OTRZYMAŁ HISTORYCZNĄ NAZWĘ „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA". O TYM WŁAŚNIE STATKU POSTANOWILIŚMY KILKA SŁÓW NAPISAĆ.

Początki tego statku zaczęły się przedterminowo. Oto podczas zakładania stępki pod pływającego już dziś „Sołdka", stoczniowcy założyli poza planem drugą stępkę — właśnie pod przyszłą „Jedność Robotniczą".

Gdy ustalono datę historycznego Kongresu, stoczniowcy postanowili szybciej ukończyć i wodować ten drugi kadłub, dając mu na cześć Kongresu tę piękną, symboliczną nazwę. Zaklekotały żywiej młoty, zasyczały palniki. W gęstej sieci rusztowań żywiej zakrzątnęli się pracujący niterzy, spawacze, montażyści.

— Jutro kończymy montaż części dziobowej!

— My już montujemy tylnicę!

— Zaczynamy malowanie burt!

— Zakończyliśmy montaż śródokręcia!

— Za trzy dni próba szczelności kadłuba!

Gdy coraz głośniej syczały palniki, coraz zajadlej klekotały młoty a zapach świeżej farby zaległ całą pochylnię, na dziobie sprawne ręce malarzy pisały nazwę — symbol: „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA"!

— Statek gotów do wodowania! — zabrzmiało poprzez stocznię.

Rozpoczęto więc przygotowania. „Jedność Robotnicza" miała spłynąć na wodę zupełnie inaczej niż „Sołdek". Miało się to dokonać na wyremontowanym równocześnie, w ramach Czynu Kongresowego, specjalnym doku, który trzy miesiące przed wodowaniem był jeszcze zardzewiałym, pogiętym wrakiem!

Dnia 10 grudnia 1948 r., o godzinie 18,45 „Jedność Robotnicza" rozpoczęła swą wędrówkę na dok, która zakończyła się o godzinie 5,38 dnia następnego. Uprzątnięto szyny, po których kadłub nań wjechał, wpuszczono do basenu wodę, otwarto śluzy i „Jedność Robotnicza" została wraz z dokiem wyholowana na zewnątrz.

Druga, uroczysta część wodowania odbyła się dnia 12 grudnia, a matką chrzestną została robotnica, siwiuteńka staruszka, matka płomiennej bojowniczki o wolność, Małgorzaty Fornalskiej. Gdy dok zanurzył się i opadły ostatnie wsporniki, holowniki wyprowadziły zeń „Jedność Robotniczą" i przeholowały ją do nabrzeża, przy którym stał już „Sołdek". Tu rozpoczął się ostatni okres jej „dorastania" — montaż maszyn i urządzeń wewnętrznych.

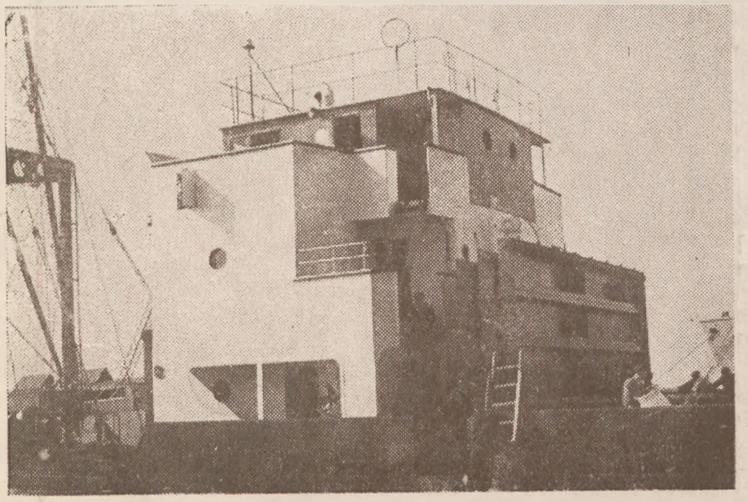
Mijały miesiące. Wykończono nadbudówki, przybyła do stoczni maszyna, zbudowana w hucie „Zgoda" i została zamontowana na statku, wstawiono oba kotły. Na statek przyszli elektrycy, blacharze, stolarze, malarze i hydraulicy, spawacze i ślusarze. Krzątali się w jego wnętrzu, uzupełniając wyposażenie.

Założono wał i śrubę, zmontowano ster i urządzenia sterowe, uruchomiono centralne ogrzewanie. Znikła też czerwień farby ochronnej, zastąpiona czernią burt i bielą nadbudówek. Gdy brygada maszynowa zameldowała o ukończeniu montażu maszyny i urządzeń pomocniczych, gdy ukończono urządzenia kotłowni, a na pokładzie wszystko było gotowe, rozpalono po raz pierwszy pod kotłami i wypróbowano całość urządzenia napędowego.

Równocześnie we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych zapachniało politurą i stolarskim klejem. To stolarze urządzali kajuty załogi, świetlicę i messę. Piękne, luksusowe meble, starannie wykonane i doskonale dopasowane do poszczególnych pomieszczeń, dopełniły całości.

Gdy malarze ukończyli ostatnie poprawki, s/s „Jedność Robotnicza" stanęła przy nabrzeżu, lśniąc nieskazitelną czernią burt, bielą nadbudówek i czerwienią pasa armatorskiej odznaki na kominie, zapięta „na ostatni guzik". Oczekiwała swego dziewiczego rejsu, po którym wchodzi do eksploatacji.

Data wodowania zbiegła się z Kongresem Zjednoczeniowym, wejście do eksploatacji z jego pierwszą rocznicą. W ten sposób uczcili polscy stoczniowcy owe pamiętne dni i ich rocznicę, dając naszej flocie handlowej nowy, piękny statek, zbudowany rękoma polskiego robotnika, statek — symbol nowej drogi polskiej klasy robotniczej, rudowęglowiec s/s „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA"!







JÓZEF STALIN

W gruzińskim miasteczku Gori w rodzinie biednego Wissariona Iwanowicza Dżugaszwili urodził się 21 grudnia 1879 roku syn. Matka chłopca, któremu dano na imię Józef, pochodziła z rodziny pańszczyźnianego chłopa Gaładze. Niełatwe było życie ludzi pracy w carskiej Rosji i krajach przez nią podbitych. Młody Józef od pierwszych dni swojej młodości spotykał na każdym kroku krzywdę ludzką. Wcześnie też postanowił z nią walczyć.

Już jako kilkunastoletni chłopiec staje na czele kółek marksistowskich w seminarium w Tyflisie. Od tej pory w pełni poświęca swe życie walce o wyzwolenie proletariatu spod ucisku burżuazji. Mając lat 18 wstępuje do Socjaldemokratycznej Partii Robotniczej Rosji, walcząc o jej rewolucyjne oblicze. Jednocześnie studiuje dzieła Marksa, Engelsa i Lenina.

W roku 1900 zaczyna bezpośrednio współpracować z Leninem widząc w nim wodza i nauczyciela wszystkich pokrzywdzonych i uciskanych. Rewolucyjna walka Józefa Dżugaszwili występującego pod nazwiskiem Stalin ściąga nań uwagę carskich siepaczy. Do roku 1917 to jest do wybuchu Rewolucji Październikowej siedmiokrotnie zsyłany był na Sybir i 6 razy uciekał. Po raz siódmy uwolnił go wybuch Rewolucji. Wraca, by stanąć w szeregu jej przywódców.

Kiedy międzynarodowa burżuazja wysyła swe armie przeciwko młodemu państwu socjalistycznemu, a w kraju szaleje kontrrewolucja, wszędzie, gdzie sprawie Rewolucji grozi największe niebezpieczeństwo, jest Józef Stalin. Dzieje dowodzonej przez niego obrony Carycyna, nazwanego później Stalingradem, jak też i wielu innych przeprowadzonych przez niego operacji wojskowych przeszły do historii Rewolucji jako najwspanialsze i najbardziej bohaterskie walki.

Po zwycięstwie Rewolucji przed Partią Bolszewicką staje ogromne zadanie budownictwa socjalistycznego. Rozbudowa przemysłu, przebudowa i unowocześnienie ustroju rolnego wymagają rozwinięcia najwyższej energii ze strony przywódców państwa radzieckiego. Najbliższym współpracownikiem wodza Rewolucji, Lenina, jest Józef Stalin. Po śmierci Lenina Stalin staje na czele Partii i państwa radzieckiego, by realizować wskazania wielkiego nauczyciela ludzi pracy. Pod jego mądrym i przewidującym kierownictwem partia i państwo radzieckie zwycięsko rozgramiają wszelkie kapitalistyczne zamachy i dywersyjno-szpiegowskie spiski wymierzone przeciwko pierwszemu na świecie państwu ludzi pracy.

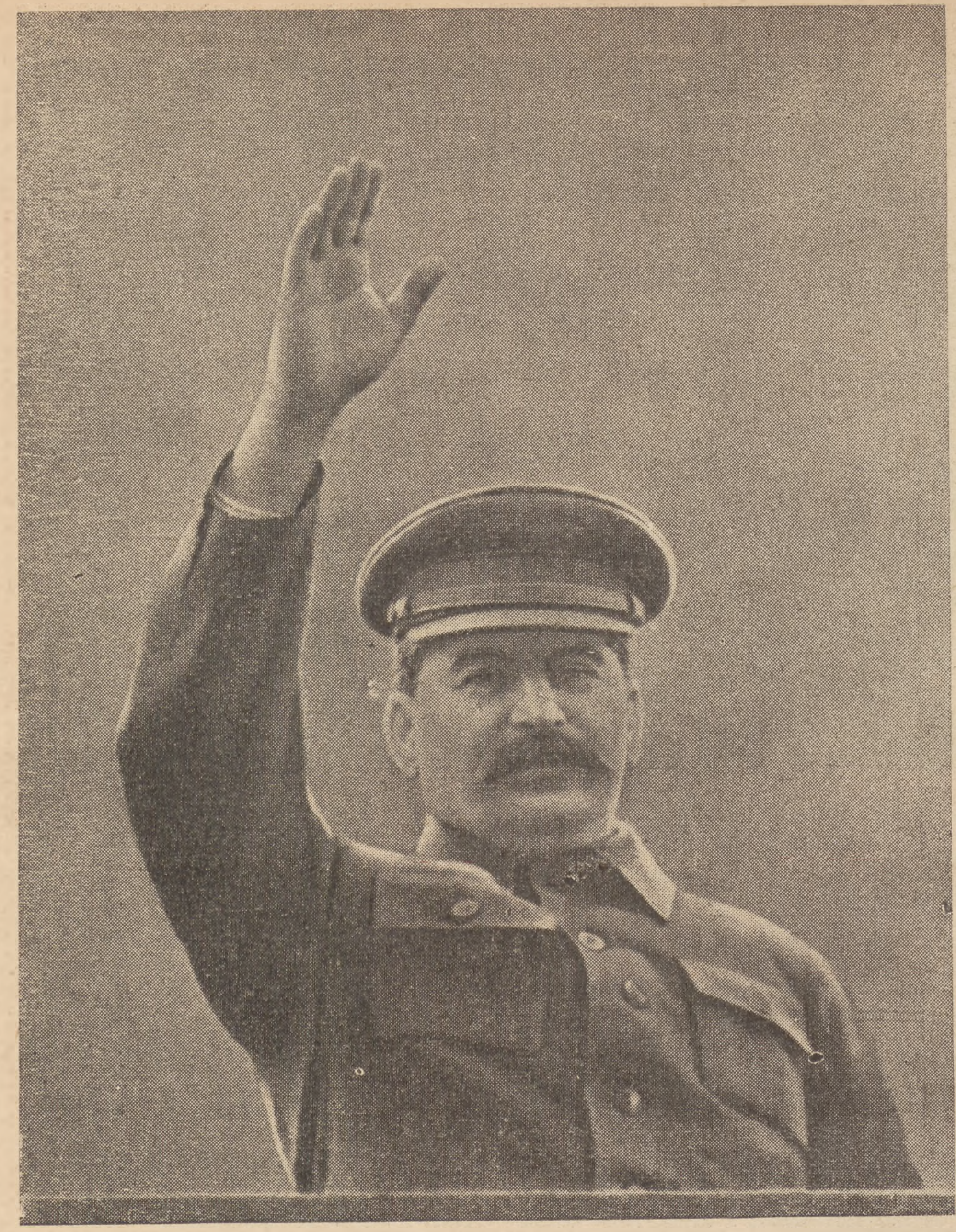
Następują kolejne pięciolatki, w których Kraj Rad milowymi krokami odrabia wielowiekowe zacofanie, odziedziczone w spadku po caracie i wysuwa się na czoło narodów świata, wyprzedzając w dziedzinie techniki, nauki, rolnictwa kraje kapitalistyczne. Dla upamiętnienia ogromnego wkładu przywódcy państwa radzieckiego w realizację planów pięcioletnich narody ZSRR nazwały je „Stalinowskimi Pięciolatkami".

Napad hitlerowskich Niemiec przerywa w 1941 r. pokojową, twórczą pracę. „Nasza sprawa jest słuszna — zwyciężymy!" powiedział wtedy Józef Stalin, który stanął na czele sił zbrojnych ZSRR. Słowa te sprawdziły się. Wbrew „pobożnym życzeniom" i knowaniom międzynarodowej reakcji, dzięki bohaterstwu żołnierza radzieckiego i genialnej stalinowskiej strategii hordy hitlerowskie zostały rozbite. Nad gruzami Berlina załopotały sztandary Armii Czerwonej.

Zwycięstwo nad hitleryzmem przyniosło wolność ujarzmionym przez faszyzm narodom. Wśród nich znalazła się i Polska. Dzięki braterskiej pomocy Związku Radzieckiego państwa te powoli zaczęły się podnosić z gruzów. Świat powoli zaczął zacierać ślady ostatniej wojny.

To jednak nie podoba się międzynarodowym kapitalistom, którzy postanowili wpędzić świat w nową wojnę. Przeciwko podżegaczom wojennym stanęły jednak zwartym murem miliony ludzi pracy. Na czele światowego frontu pokoju stanął Związek Radziecki i jego przywódca Józef Stalin. W stronę ZSRR zwracają się dziś oczy wszystkich ludzi pragnących pokoju. Imię Stalina wymawiają dziś ze czcią wszyscy, walczący o wolność i wyzwolenie narodowe spod ucisku kapitału, wszyscy budujący lepszą przyszłość swych narodów.

Dzień 21 grudnia obchodzą uroczyście w roku bieżącym wszyscy ludzie pracy w całym świecie. Naród Polski łączy się w tym dniu w uczuciu serdecznej przyjaźni i wdzięczności dla Józefa Stalina widząc w nim wodza bratniego Związku Radzieckiego, przywódcę walczących o pokój i postęp mas ludowych świata i wielkiego przyjaciela Polski.



NASZ WZÓR I DROGOWSKAZ

Siedemdziesiąt lat temu, w maleńkim miasteczku gruzińskim, urodził się Józef Stalin, człowiek, który stać się miał po kilkudziesięciu latach wodzem światowego obozu pokoju, twórcą i kierownikiem pierwszego na świecie państwa socjalizmu, nauczycielem mas pracujących i nadzieją wszystkich uciskanych i gnębionych przez imperializm. Wspaniałą postać tego człowieka od najmłodszych lat kształtowała walka i bezgraniczne oddanie sprawie klasy robotniczej, sprawie rewolucji i wolności człowieka.

W walce tej Józef Stalin stał u boku Lenina, na czele Partii Bolszewików, na czele sił Rewolucji Październikowej, która na 1/6 globu ziemskiego zdruzgotała władzę kapitalizmu i zbudowała pierwsze w świecie państwo robotnika i chłopa, państwo wolnego szczęśliwego człowieka.

Gdy zabrakło wielkiego Lenina — Partię i naród radziecki do dalszych zwycięstw poprowadził Jego uczeń, najbliższy towarzysz i kontynuator — Józef Stalin.

Pod Jego kierownictwem ludzie radzieccy zamienili swój kraj w socjalistyczne, przodujące pod każdym względem, najpotężniejsze państwo świata, które w latach minionej wojny dało także wymowny przykład zdecydowanej wyższości ustroju socjalistycznego nad kapitalistycznym. Państwo socjalizmu, którym kieruje wielki Stalin, jest dziś dumą i nadzieją wszystkich ludzi pracy w świecie, jest niezłomnym oparciem dla ogólnoświatowego boju o trwały pokój i postęp społeczny. Dlatego nie ma takiego zakątka na naszym globie, gdzie nie dotarłoby imię Stalina. Jest ono na całej ziemi sztandarem walki o wolność i postęp, symbolem wyzwolenia, szczęścia i pokoju. Jest ono równocześnie symbolem zwycięstwa, bo pod Jego kierownictwem zwycięstwo jest pewne, bo pod Jego wodzą i dzięki Jego naukom piękna i twórcza idea socjalizmu zawsze zwyciężała, zwycięża i będzie zwyciężać zbrodnicze i niszczycielskie siły międzynarodowego imperializmu.

Imię Józefa Stalina jest bardzo drogie i bliskie młodzieży. Dla nas młodych Stalin jest najlepszym wychowawcą i nauczycielem. Całe Jego życie, Jego długa i wytrwała walka, Jego bezgraniczne oddanie sprawie wyzwolenia i szczęścia pracującego człowieka jest dla nas najpiękniejszym wzorem, z którego winniśmy brać przykład w każdej dziedzinie.

Idąc za wskazaniami Józefa Stalina, wychowana przez Niego i na przykładzie Jego życia młodzież radziecka dokonuje w swojej ojczyźnie cudownych rzeczy: buduje wspaniałe fabryki, wznosi nowe miasta, przecina kraj nowymi liniami komunikacyjnymi, zmienia bieg rzek, zwycięża bagna i pustynie, łączy kanałami morza, likwiduje przeciwieństwa między pracą fizyczną i umysłową, opanowuje i zmienia przyrodę, wyrasta na zahartowanych i mądrych bojowników komunizmu.

I my młodzież polska, która wraz z całym narodem przystępujemy do budowy socjalizmu w Polsce, wzorując się na życiu i działalności Józefa Stalina, powinniśmy uczyć się tego rewolucyjnego hartu i męstwa, tej pięknej twórczej pracy, głębokiego oddania sprawie postępu, miłości ludu pracującego i nieustraszoności w nieubłaganej walce z wrogiem.

Wzorując się na Jego życiu uczyć się będziemy, jak stawać się coraz lepszym, bardziej czynnym, wartościowym i twórczym człowiekiem.

*

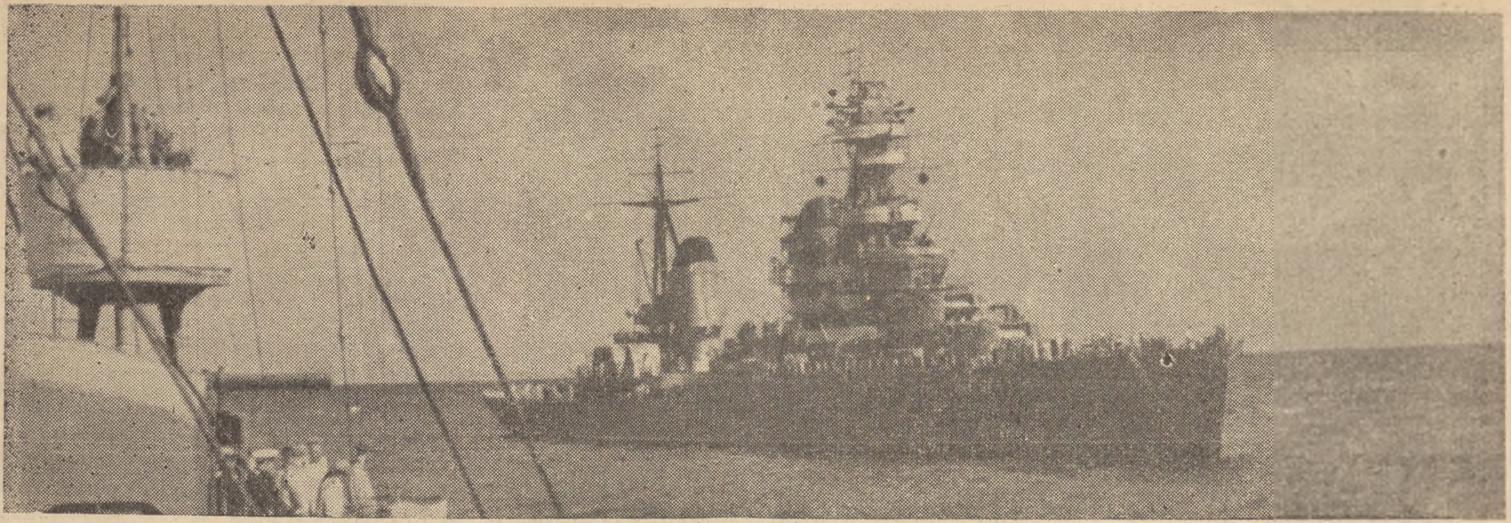
Józef Stalin kierując wychowaniem młodzieży radzieckiej położył szczególny akcent na sprawę nauki. Nikt tak ostro jak On nie przeciwstawiał się nieuctwu i lenistwu umysłowemu, bezmyślności, dyletantyzmowi. Józef Stalin uczył młodzież radziecką, że nie wolno jej nigdy ustawać w nauce, że musi zdobywać wysokie kwalifikacje, by dobrze mogła wypełniać, czekające na nią w przemyśle, rolnictwie, nauce, sztuce i administracji obowiązki.

„Ale — mówił Stalin — jest jedna dziedzina wiedzy, której poznanie winno być obowiązujące dla wszystkich — jest nią marksistowsko-leninowska nauka o społeczeństwie".

Ta nauka Józefa Stalina jest szczególnie dla nas cenna. Musimy nieustannie, w zakładzie pracy i w szkole pogłębiać i rozszerzać naszą wiedzę, stale walczyć o podwyższenie swoich umiejętności fachowych i ogólnego poziomu kulturalnego. Ale przede wszystkim musimy systematycznie poznawać naukę o prawach rozwoju społeczeństwa, naukę marksizmu-leninizmu. Musimy studiować dzieła Józefa Stalina, w których znajdziemy prawa zwycięskiej walki rewolucyjnej, prawa ludów socjalizmu. Znajdziemy w nich pomoc i naukę, która pokaże nam jak należy pracować, jak rozwijać się i kształcić, jak żyć, by wyrosnąć na naprawdę wartościowego i głęboko ideowego człowieka — świadomego, budowniczego socjalizmu.

Wzorując się na Jego życiu i działalności, ucząc się stale Jego dzieł przezwyciężymy wszystkie trudności, bo z nami będzie Stalin, bo będzie nas codziennie wychowywał, będzie nami kierował, będzie nas prowadził po wielkiej drodze, która wiedzie do naszego wspólnego, szczęśliwego jutra — do socjalizmu.

ZBIGNIEW JURKIEWICZ



BUDOWNICZY FLOTY

A. LEBIEDIEW

PRZEKŁAD ST. OSTROWSKI

Konstruktorzy nieśli do Niego plany
I szli do Niego robotnicy stoczni.
Szli delegaci przez flotę wysłani
Do gwiazdy przecinającej mrok nocny.

A on wnikał w liniowca plan nie prosty
I w robót tok i w mapę nowych baz;
Za wieżami — blask nieznużonej Moskwy...
Dawno przez północ przewalił się już czas.

On mówił — a uznojonym trudem głowom
Wszystko stawało się do głębi jasne.
I uskrzydlało Stalinowskie Słowo
Serca spokojnym męstwem własnym.

Utwierdzeni twardo w prawdzie i sile,
Napełnieni wolą stromą — ludzie floty
Z umiłowanego Kremla wychodzili
W moskiewski dzień od słońca złoty...

Ot, zaklinają się dowódcy starzy,
Że Stalin nie raz okręty wiódł przez szkwał.
Że „On sekrety tajne marynarzy,
Niż urodzony żeglarz lepiej zna!"

Inżynierowie zaś mówią: „Ach, mili,
Cóż, że zna On nawigacji arkana —
Lecz gdzie Go tak trafnie wyuczyli
Krążowników siłę obliczać w planach?"

I robotnicy mówią: „Towarzysz Stalin
Zna równie dobrze jak dziesięć swych palców
Najnowszy system obróbki stali —
Jakby od dziecka stał przy obrabiarce."

...W każde dzieło wpleciona jak motyw
Praca Wodza i Budowniczego po społu.
On wszędzie z nami! Potęgi floty
Nigdy nie zniszczą — wrogowie, ni żywioły!



GAWĘDA BOSMANA KĘDZIORY

Bosman Kędziora znajdzie się zawsze tam, gdzie go się najmniej spodziewają. Nic więc dziwnego, że nie zabrakło go na pokładzie „Sołdka" w czasie niedawnej „dziewiczej" podróży naszego rudowęglowca.

Szczegóły tej podróży znacie dobrze z prasy, ale wszystkie te opublikowane wspomnienia i reportaże, nie wspominają o takim, na pozór drobnym fakcie, jaki zaobserwowałem podczas postoju.

Otóż do Kędziory, idącego w towarzystwie paru marynarzy podeszli dwaj robotnicy w kraciastych koszulach i dalej go indagować. Zauważyłem, że Kędziora poczuł się w swoim żywiole i podsunąłem się bliżej rozmawiających, notując następującą rozmowę:

— To jest polski statek?

— A polski...

— Wybudowany w Anglii?

— Nie. W Polsce...

— To wy macie własne stocznie?

— A jakże — mamy.

— I budujecie na nich statki?

— Ma się rozumieć. Od czego są przecież stocznie, jeśli nie od budowania statków?

Robotnicy pokręcili głowami.

— Widzicie — my jesteśmy Francuzi... U nas też są stocznie, ale co do budownictwa, to gorzej, bo albo stocznie stoją próżne, albo remontują amerykańskie łajby, — nam zaś każą kupować gotowy szmelc z Ameryki. Znacie zapewne te olbrzymie kadzie, zwane humorystycznie „Liberty", którym często giną w rejsie śruby.

Chwilę milczeli oglądając kadłub rudowęglowca.

— Piękny ten wasz statek, ale majstrów to chyba macie z zagranicy...

— Nie — z Polski.

— A inżynierów?

— Również z Polski.

— No, no, ale — powiedzcie nam jeszcze — kto to taki był ów „S o ł d e k", którego imię nosi wasz statek. Król?... Generał?...

Kędziora się roześmiał.

— Robotnik, moi drodzy... Traser... Pracował przy budowie statku i został przodownikiem pracy. Nazwaliśmy więc statek jego imieniem.

Robotnicy znów pokręcili głowami.

— Jacyście wy szczęśliwi w waszym kraju. Kiedy też to u nas zaczną chrzcić statki nazwiskami robotników.

Jeden z Francuzów, ten niższy i jakby bardziej doświadczony zamyślił się nagle. Jego szare oczy dziwnie spoważniały.

— Na pewno i u nas nadejdzie taki czas. I zobaczycie, niedługo nadejdzie... A teraz to ciężkie życie w naszym kraju. Wielu ludzi cierpi nędzę, podczas gdy nieliczna garstka pasożytów kapitalistycznych stale zwiększa swe zyski. Klasa robotnicza Francji nie godzi się jednak z tym stanem rzeczy i walczy... walczy coraz bardziej zdecydowanie o poprawę swego bytu. A przewodzi jej...

— Wiemy, odpowiedzieliśmy w kilku jednocześnie — Komunistyczna Partia Francji.

*

W niespełna dwa tygodnie po tej rozmowie zaszedłem do świetlicy portowej, gdzie najłatwiej można spotkać naszego przyjaciela bosmana Kędziorę, jeśli naturalnie jego statek znajduje się w porcie.

I rzeczywiście Kędziora siedział przy stole w otoczeniu chłopaków i wspólnie coś rozprawiali. Przywitałem się ze wszystkimi i usiadłem opodal przysłuchując się rozmowie. Mówiono właśnie o aresztowaniu szpiega Robineau i skandalicznym postępowaniu rządu francuskiego wobec Polaków z Francji. Któryś z chłopaków zauważył, że trudno mu pogodzić przyjaźń polsko-francuską z takim właśnie brutalnym postępowaniem rządu francuskiego. Siedzący obok kolega przerwał mu jednak z miejsca.

— A cóż ma wspólnego reakcyjny rząd francuski z ludem Francji z jej bohaterską klasą robotniczą. Przecież to są dwie zupełnie różne rzeczy. Nasza przyjaźń jest właśnie przyjaźnią z ludem francuskim, który nienawidzi uciskającego go rządu i walczy z nim.

— No dobrze — powiedział któryś z chłopaków — ale dlaczego rządowi francuskiemu nie zależy na dobrych stosunkach z Polską, dlaczego prześladuje i uciska, zasłużonych dla Francji i Polski działaczy.

Zapadło milczenie skorzystał więc z tego bosman Kędziora, aby się wmieszać do rozmowy.

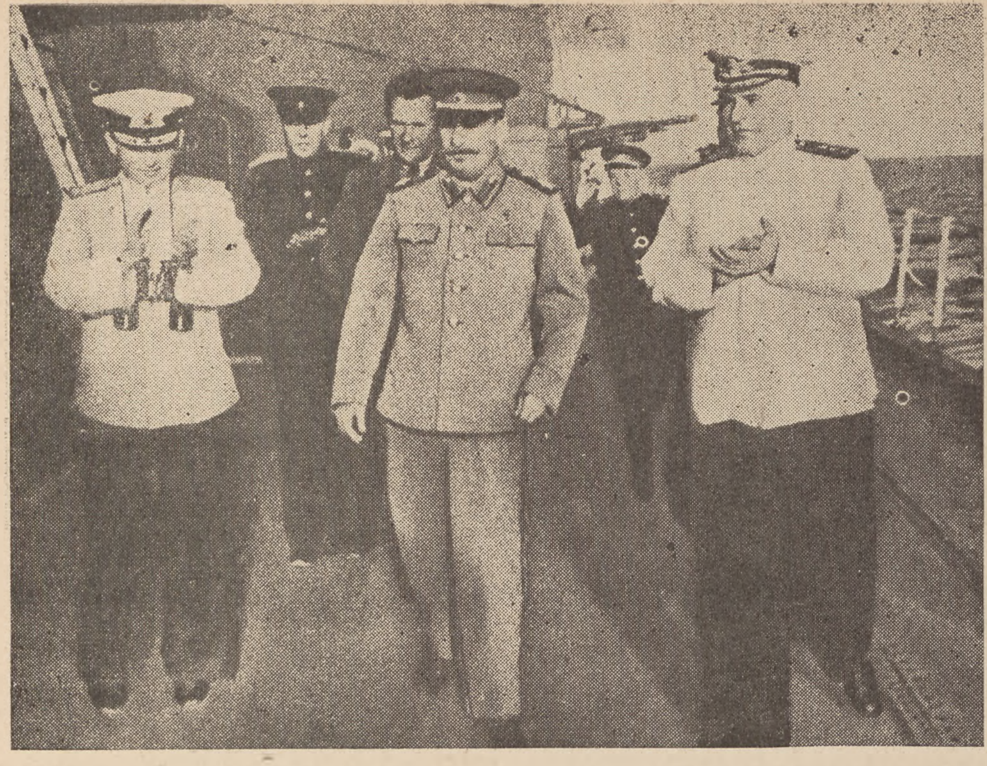
— Widzicie — powiedział — burżuazyjny rząd francuski nie reprezentuje interesów swego narodu i zaprzedaje Francję amerykańskiemu imperializmowi. I dzisiaj francuską polityką zagraniczną kierują w gruncie rzeczy nie Francuzi lecz amerykański Departament Stanu. A amerykańscy podżegacze wojenni i kapitaliści francuscy — jak dobrze wiecie — nienawidzą Polski Ludowej.

— A — teraz rozumiemy — wtrącił jeden z obecnych — tu szukać należy źródła brutalnych prowokacji rządu francuskiego. I dlatego aresztowano i katowano naszych obywateli.

— Dlatego — odpowiedział bosman — ale i nie tylko dlatego. Rząd francuski, organizując podłą antypolską prowokację, chciał również odwrócić uwagę własnej klasy robotniczej od przygotowywanego właśnie we Francji strajku powszechnego. Usiłowania rządu francuskiego spaliły jednak na panewce. Antypolska akcja Mocha wykazała tylko raz jeszcze słabość rządu francuskiego i spotkała się z oburzeniem postępowej opinii całego świata. Francuskiej reakcji nie udało się ani storpedować strajku powszechnego, ani także naruszyć przyjaźni polsko-francuskiej, przyjaźni z francuskimi robotnikami.

— Z takimi jak ci, którzy niedawno rozmawiali z nami o „Sołdku" — wtrącił któryś.

— Właśnie z takimi — potwierdził Kędziora.



Generalissimus STALIN

TWÓRCA MORSKIEJ POTĘGI ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

Związek Radziecki jest olbrzymim mocarstwem, posiadającym ponad 46 tys. km wybrzeża morskiego, rozciągniętego nad 3 oceanami i 14 morzami. Dzięki twórczemu wysiłkowi narodów radzieckich, pod genialnym kierownictwem Generalissimusa Józefa Stalina, jest dziś Związek Radziecki potężnym mocarstwem nie tylko lądowym, ale również morskim, a jego Siły Zbrojne, w skład których wchodzi i Radziecka Marynarka Wojenna, są najpotężniejsze w świecie.

Obok tego Radziecka Flota Handlowa, morska i śródlądowa, wspaniały rozwój śródlądowych dróg wodnych, stworzenie ze stolicy Moskwy portu pięciu mórz, zbadanie i uruchomienie Północnej Drogi Wodnej, wielkiego szlaku komunikacyjnego poprzez bezkresy Arktyki — to wielkie osiągnięcia kraju Zwycięskiego Socjalizmu, to podstawa dalszych wielkich sukcesów, to dzieła Wielkiego Stalina.

Zacznijmy od Marynarki Wojennej.

Wspaniały swój rozwój zawdzięcza ona Józefowi Stalinowi, budowniczemu, wodzowi i nauczycielowi Sił Zbrojnych ZSRR, który od pierwszej chwili ich istnienia poświęcał zawsze wiele uwagi także i rozwojowi Marynarki Wojennej.

Już w latach wojny domowej Stalin zetknął się po raz pierwszy z Marynarką Wojenną, organizując wspólnie z Leninem obronę granic młodego Kraju Rad. Czy będziemy mówić o obronie Piotrogradu, czy o działaniach Floty Bałtyckiej przeciw interwentom, czy też o zdobywaniu fortów nadbałtyckich od strony morza, wszędzie widzimy Józefa Stalina jako kierownika wszystkich tych operacji.

Podczas słynnej obrony Carycyna, Stalin dowodził bezpośrednio także Flotyllą Wołżańską; jemu podlegały wojenne flotylle w Astrachaniu, na Morzu Kaspijskim i na Dnieprze. Pod naporem bohaterskich oddziałów Czerwonej Armii i Floty, interwenci musieli opuścić terytorium Związku Radzieckiego. Lecz wycofując się, postanowili zniszczyć Czerwoną Flotę, zabierając najlepsze i najnowocześniejsze jednostki Floty Czarnomorskiej, Flotylli Północnej i Amurskiej.

Zadanie to, aczkolwiek częściowo zrealizowane, nie dało oczekiwanych rezultatów. Czuwała bowiem Partia Bolszewicka, czuwał Józef Stalin. Już na X Zjeździe WKP(b) zapadło postanowienie odbudowy Floty Wojennej.

Aby rozpocząć realizację tego wielkiego zamierzenia, trzeba było najpierw rozbudować i przysposobić odpowiednio przemysł. Kadry zdolnych, ofiarnych fachowców tej miary, co Bohater Pracy Socjalistycznej, akademik A. N. Kryłow, stanęły natychmiast do pracy. Kierowane niespożytą energią, inicjatywą i geniuszem Józefa Stalina poczęły dźwigać wzwyż radziecką flotę wojenną. Powstawały najnowocześniejsze jednostki: krążowniki, niszczyciele, torpedowce, okręty podwodne, dozorowce, ścigacze. Powstawały pierwsze zespoły późniejszych flot i flotylli.

Pod kierownictwem Generalissimusa Stalina powstał trzon Floty Czarnomorskiej, dzięki niemu powstała do życia Flota Bałtycka. On zorganizował Flotę Oceanu Spokojnego i Flotę Północną, inspekcjonując osobiście nowobudowane jednostki. O wielkim rozmachu zamierzenia, o niespożytej energii i inicjatywie organizatora radzieckiej floty świadczy fakt, że w ciągu dwu pierwszych kolejnych pięciolatek stocznie radzieckie zbudowały cztery razy więcej okrętów różnych rodzajów niż carska Rosja w ciągu ostatniego dziesięciolecia przed I wojną światową.

Generalissimus Stalin interesował się stale i interesuje się nadal życiem jednostek Marynarki Wojennej od pierwszych chwil jej istnienia. Wystarczy wspomnieć tu o jego wizycie na pokładzie krążownika floty czarnomorskiej „Czerwona Ukraina". Miała ona miejsce dnia 25 lipca 1929 roku. Generalissimus Stalin napisał wówczas w pamiątkowej księdze:

„Byłem na krążowniku „Czerwona Ukraina". Byłem na wieczorze amatorskim... Nadzwyczajni ludzie, odważni, kulturalni towarzysze, gotowi na wszystko dla naszej wspólnej sprawy. Miło pracować z takimi towarzyszami, miło walczyć w oddziałach takich bojowników".

Innym razem odwiedził Generalissimus Stalin Flotę Czarnomorską w sierpniu 1947 roku. Odbył on wówczas rejs na pokładzie krążownika „Mołotow", obserwując wyszkolenie, warunki pracy i życie załogi okrętu, potwierdzając tym samym jeszcze raz swe wielkie, żywe i bezpośrednie zainteresowanie życiem Marynarki Wojennej ZSRR.

Toteż rozkwitła wspaniale Flota Wojenna Związku Radzieckiego, spadkobierczyni najlepszych rewolucyjnych i postępowych tradycji floty rosyjskiej i floty z okresu Rewolucji, stając się wielką siłą wspomagającą Armię Radziecką w Wojnie Wyzwoleńczej narodu radzieckiego przeciw hitlerowskim Niemcom. Działalność bojowa marynarzy radzieckich, pełna wytrwałości i męstwa, wielkiej aktywności bojowej i wspaniałego opanowania sztuki wojennej, to najpiękniejsza karta dziejów radzieckiej floty w ciągu 4 lat wojny.

Pasiaste koszulki — „morskie dusze" — i granatowe mundury marynarzy widziało się nie tylko na okrętach, ale i na lądzie w okopach Leningradu i Stalingradu, pod Moskwą, Sewastopolem czy Odessą. Radzieccy marynarze uczestniczyli w wielkim zwycięstwie nad wrogiem, osiągniętym pod dowództwem Generalissimusa Stalina nie tylko na morzu ale także i na lądzie.

Skończyła się wojna. Naród radziecki stanął do pokojowej twórczej pracy nad dalszą rozbudową swego socjalistycznego państwa. W pracy tej pamięta on nie tylko o budowaniu miast, fabryk, kopalń. „Naród radziecki chce widzieć swą Marynarkę Wojenną jeszcze silniejszą i potężniejszą. Naród nasz wybuduje nowe okręty wojenne i nowe bazy" — pisał Generalissimus Stalin. Dziś słowa Wielkiego Wodza wchodzą w życie. Wspaniale rozwinięte, pod jego opieką, budownictwo okrętowe, oparte na przodującej nauce radzieckiej, gwarantuje najwyższy poziom i doskonałość budowanych jednostek.

W obecnym okresie, kiedy świat podzielił się na dwa obozy: obóz pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele, i obóz imperialistyczny, kierowany przez podżegaczy do nowej agresji ze Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią na czele, Armia Radziecka wraz z radziecką Flotą Wojenną stanowi niezawodne zabezpieczenie obozu antyimperialistycznego, strzegąc czujnie pokojowej i twórczej pracy swego narodu i pokojowych zdobyczy państw demokracji ludowej, strzegąc pokoju na całym świecie. Swoją siłą przyczynia się ona do pokrzyżowania planów imperialistycznej agresji, udaremniając nikczemne knowania wrogów pokoju i postępu.

Przyjrzyjmy się teraz rozwojowi floty handlowej. Młode państwo radzieckie od pierwszych chwil swego istnienia oceniło należycie wielkie znaczenie posiadanego morskiego brzegu wraz z istniejącymi portami. Toteż natychmiast, podobnie jak się to działo z flotą wojenną, przystąpiono do organizowania morskiej i rzecznej floty handlowej. Skrupulatnie rejestrowano więc wszelkie braki, które były niemałe.

Czym właściwie była w roku 1923 radziecka flota handlowa? Liczyła ona zaledwie kilkadziesiąt tys. BRT, a z tej i tak niezwykle skromnej cyfry tylko 47% tonażu nadawało się do natychmiastowej eksploatacji. Stocznie leżały w ruinie, brak im było podstaw rozwojowych — własnego ciężkiego przemysłu metalowego i maszynowego. Lecz i na tym odcinku czuwała Partia, czuwał Józef Stalin.

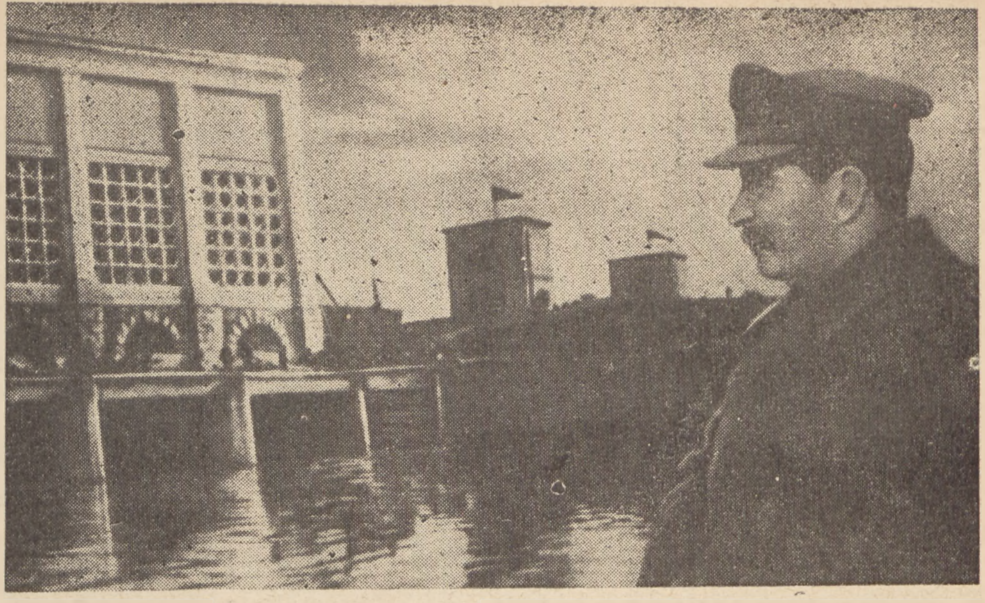
Dzięki wzrostowi socjalistycznego wysiłku przemysł okrętowy otrząsnął się z letargu i zrobił pierwsze kroki. Morska flota handlowa poczęła żyć, rozwijać się, jej tonaż wzrósł niemal czterokrotnie. Równocześnie zaś, dzięki inicjatywie Józefa Stalina weszła na nowe drogi rozwoju także żegluga rzeczna. Już w 1928 roku osiągnęła ona swój najwyższy poziom sprzed Rewolucji, i stale się rozrastając, potrafiła w 1935 roku przewieźć kilkadziesiąt mil. ton różnych towarów.

Na XIV Zjeździe WKP(b) Józef Stalin rzucił hasło uprzemysłowienia kraju, hasło przebudowy jego struktury — z kraju rolniczego, na przemysłowy — i zajął się opracowaniem zasad tego socjalistycznego uprzemysłowienia. Wykazał on wówczas, że „istota uprzemysłowienia polega nie na wzroście przemysłu w ogóle, lecz na rozwoju przemysłu ciężkiego, a przede wszystkim jego rdzenia — budowy maszyn — albowiem tylko stworzenie ciężkiego przemysłu i przemysłu budowy maszyn zapewni socjalistycznemu przemysłowi podstawę materialną".

Dzięki temu, że pierwszy plan pięcioletni został wykonany przedterminowo, również i flocie handlowej, podobnie jak wojennej, przybyło wiele nowych jednostek. Na podstawie bogatych doświadczeń tego pierwszego okresu opracowano jeszcze dokładniej i szczegółowiej plan rozbudowy floty handlowej na następny okres pięcioletni.

Równocześnie z rozbudową Marynarki Wojennej i rozbudową Floty Handlowej, wszechstronny geniusz Józefa Stalina stał się w tym czasie motorem opracowania gigantycznego planu rozbudowy Moskwy, a w jego ramach budowy w stolicy ZSRR portu handlowego, który miałby połączenie z pięcioma Morzami: Bałtyckim, Białym, Azowskim, Czarnym i Kaspijskim.

Pierwszy odcinek, Kanał Białomorsko-Bałtycki, długości niemal 300 km wybudowano w rekordowym czasie. Był on najważniejszą pozycją pierwszej pięciolatki i od imienia swego twórcy nazywa się Kanałem im. Stalina. Skrócił on drogę z M. Białego na Bałtyk o tysiące mil morskich. Następne odcinki tego gigantycznego planu, to budowa kanału Moskwa — Wołga oraz odcinka Wołga — Jez. Onega. W ten sposób połączono Moskwę z Morzami Bałtyckim, Białym i Kaspijskim. W budowie znajduje się obecnie ostatni odcinek, Kanał Manyczski, który połączy Morze Kaspijskie z Azowskim i Czarnym, łącząc z nimi także i Moskwę.



Generalissimus Stalin nad Kanałem Moskwa — Wołga

Równocześnie z tymi pracami uczeni radzieccy prowadzili intensywne badania na wodach Arktyki. Dziesiątki, setki ekspedycji lądowych przemierzały brzegi Mórz Białego, Karskiego, Łaptiewych, Wschodnio-Syberyjskiego i Czukockiego. Ekspedycje morskie badały w różnych porach roku warunki nawigacyjne wśród tych śnieżno-lodowych bezkresów, zakładały stacje badawcze na wyspach Oceanu Lodowatego Północnego. Znany jest wszystkim przebieg słynnej wyprawy statku „Czeluskin", który w lutym 1934 roku zatonął na dalekiej północy, niemal u wejścia do cieśniny Beringa.

Mimo katastrofy „Czeluskina", znaczenie tego rejsu jest olbrzymie. Potwierdzono hipotezę, że w czasie jednej nawigacji można przepłynąć z Archangielska do Pietropawłowska, potwierdzono możliwość utrzymania i eksploatowania Wielkiej Drogi Północnej. Dziś jest ona czynna, przebywają ją corocznie setki różnych statków, wioząc towary do i z portów Dalekiej Północy. Uruchomienie jej było możliwe dzięki odkryciom radzieckich uczonych, dzięki opiece państwa radzieckiego, dzięki projektom, inicjatywie i kierownictwu Józefa Stalina.

Wróćmy jednak do floty handlowej. Drugą pięciolatkę charakteryzuje w dziedzinie budownictwa okrętowego cały szereg dużych, na wskroś nowoczesnych jednostek pełnomorskich różnych typów, od zbiornikowców począwszy a na drobnicowcach skończywszy, budowanych według najnowszych wymogów budownictwa okrętowego. Toteż przybyło flocie handlowej ZSRR ponad 100 różnych jednostek o łącznym tonażu pół milj. ton, co wysunęło radziecką flotę handlową na jedno z czołowych miejsc w świecie.

Ostatnia wojna spowodowała też straty w morskim transporcie ZSRR, lecz niezwykle intensywna rozbudowa przemysłu okrętowego, wielki zapał radzieckich stoczniowców pozwoliły w pierwszej pięciolatce powojennej straty te uzupełnić i dziś odbywa się już dalsza planowa rozbudowa tej floty.

Wszystkie te wielkie, wspaniałe osiągnięcia możliwe były dzięki niezwykłemu rozwojowi techniki, doskonałemu opanowaniu i wykorzystaniu jej przez ludzi radzieckich. Generalissimus Stalin wielokrotnie podkreślał, że gdyby w tym okresie czasu cały przemysł radziecki posiadał dostateczną ilość kadr, wyniki byłyby we wszystkich dziedzinach trzy a nawet czterokrotnie wyższe.

„Kadry decydują o wszystkim" — mówił Stalin. Hasło to, zrozumiane przez szerokie masy, wywołało wielki entuzjazm pracy i nauki, zrodziło ruch stachanowski — źródło tych wielkich sukcesów w przedterminowym wykonywaniu wszelkich planów gospodarczych i przemysłowych, wielki wzrost potęgi gospodarczej ZSRR — jeszcze jedną gwarancję zwycięstwa obozu antyimperialistycznego w walce o trwały pokój.

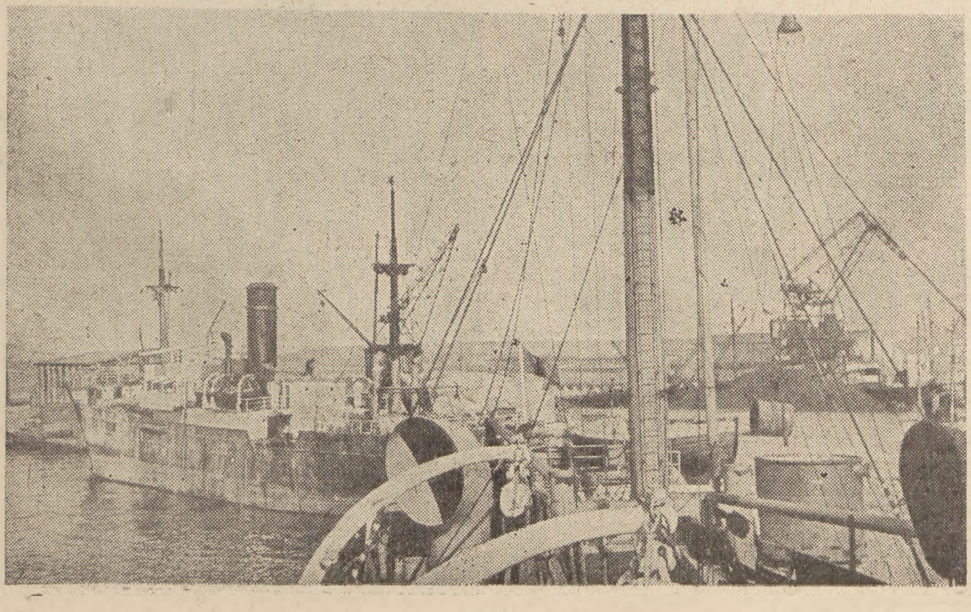
Dziś w Związku Radzieckim realizuje się wiele nowych, śmiałych zamierzeń, gigantycznych planów zmiany klimatu. Powstają nowe śródlądowe szlaki komunikacyjne, wykorzystuje się dla pokojowej, twórczej pracy energię atomową. Trzeba tu stwierdzić, że nie ma takiej dziedziny życia w ZSRR, którą nie interesowałby się Józef Stalin, którą by nie kierował, której nie wytyczałby nowych, doskonalszych dróg rozwoju.

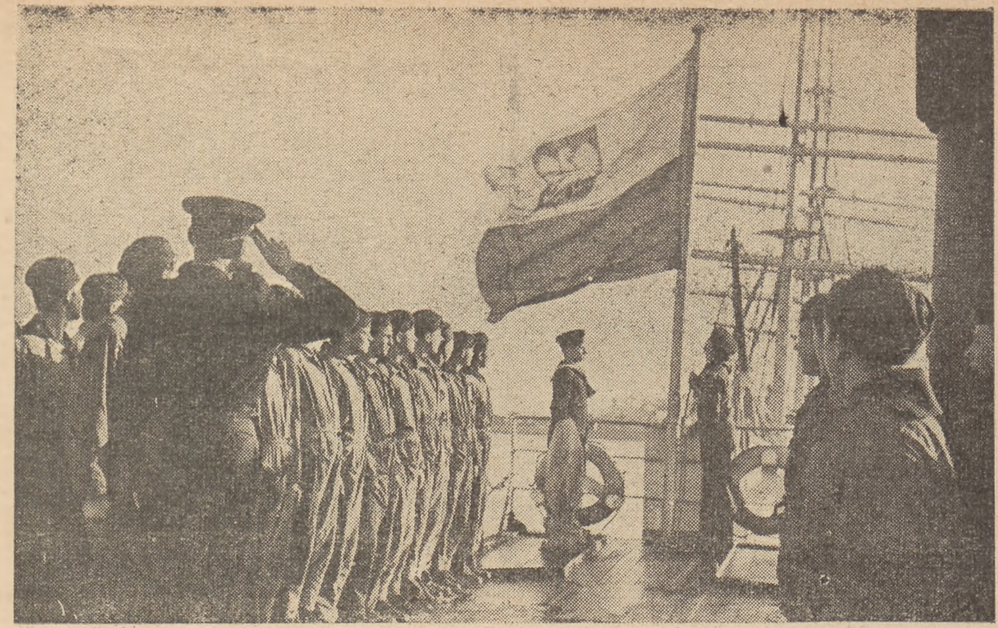
Ten wielki udział Stalina najlepiej scharakteryzował w przeddzień XVII Zjazdu WKP(b) wielki bojownik Rewolucji Sergiusz Kirow. Powiedział on wówczas:

„W ciągu ostatnich lat, kiedy pracujemy bez Lenina, nie znamy ani jednego punktu zwrotnego w naszej pracy, ani jednego poważniejszego poczynania, hasła, kierunku w polityce, którego autorem byłby nie towarzysz Stalin, lecz ktoś inny. Cała zasadnicza praca dokonuje się na podstawie wskazówek, inicjatywy i pod kierownictwem Stalina. Potężna wola, olbrzymi talent organizacyjny tego człowieka zapewniają przeprowadzenie w odpowiednim czasie wielkich, historycznych zwrotów, związanych ze zwycięskim budownictwem socjalizmu!"

Tak oto Generalissimus Józef Stalin stworzył morską potęgę Związku Radzieckiego, przodującego kraju świata.

W jednym z radzieckich portów





WŚRÓD JUNGÓW NA „BENIOWSKIM"

Rozmaicie ich nazywają. Jedni mówią: to chłopcy z PCWM; drudzy — błękitni chłopcy; a inni — po prostu — to jungowie.

Myślę, że wśród stałych czytelników „Młodego Żeglarza" nie ma takich — którzy nie wiedzą, co znaczy słowo — jungowie.

Ale — dla tych przygodnych — od czasu do czasu czytających nasze pismo, trzeba wyjaśnić, że jungowie to uczniowie Państwowej Szkoły Jungów PCWM w Gdyni.

— Teraz już wiecie, prawda?

— Naturalnie, że wiemy! To taka szkoła, której uczniowie noszą piękne mundury, pływają po morzach bliskich i dalekich i zwiedzają obce kraje.

— I nic więcej nie robią?

— No, coś tam robią — ale dokładnie — to nie wiadomo co.

Oj, młodzi przyjaciele — nie tędy droga. Robią i to dużo robią. Wiemy, że wielu z was — nie bardzo kochając książki — wybiera się do tej szkoły. Tym wszystkim — którzy marzą „od małego" o sławie na morzu, chcę opowiedzieć, jak wygląda życie i praca ucznia Szkoły Jungów — znanego wam z poprzednich n-rów „Młodego Żeglarza" Wacka Skiby. Wacek — jak wiecie — zaokrętowany jest na s/s „Beniowski" (myślę, że nie trzeba wam tłumaczyć co to znaczy s/s?).

Wacek Skiba śpi. Można powiedzieć, że smacznie śpi. Śnią mu się dalekie rejsy, słoneczne morza, porty... Zwycięsko stawia czoło wielkim sztormom — jest mu dobrze. Tylko ten wiatr tak strasznie gwiżdże! Aż w uszach dzwoni.

— Skiba, wstawaj! Dawno po pobudce. Nie słyszałeś?

A więc to nie był tylko sen. To służbowy gwizdał pobudkę — a szkafutowy wybijał „szklanki" na dzwonie okrętowym.

Zrywa się biedny Wacek: „Żegnajcie dalekie morza! Zaczynam swój pracowity dzień".

— Szybko, szybko, szybko... woła wychowawca dyżurny. Gimnastyka, mycie... a potem? No, chyba śniadanie! — O nie, kolego! A statek to co? Brudny będzie?

Więc Wacek z kolegami szoruje zawzięcie pokład (zdj. 1). Nie widać jego rozradowanej miny — bo zasłaniają go inni koledzy. Prawda, jaka to malownicza grupa? Czy tak wyobrażacie sobie własną osobę — marząc o karierze morskiej?

Pokład lśni. Teraz śniadanie, dobrze zasłużone śniadanie. Łyka Wacek kawę, rwie zębami chleb. Śpieszy się. Wie, że za chwilę rozlegnie się głos służbowego:

— Zbiórka na górnym pokładzie do podniesienia bandery!

Za chwilę górny pokład dudni pod stopami chłopców, biegnących na zbiórkę (zdj. 2). Ten piąty od nas, to właśnie Wacek Skiba.

Punktualnie o 8 pada komenda: „banderę podnieś". Wachtowy wybija na dzwonie cztery „szklanki". Zaczął się „oficjalny" dzień pracy na statku.

Chłopcy podzieleni na grupy udają się do zajęć. A są one różne. Jedni — idą wiosłować. Jak to, zapytacie. Teraz, w grudniu — wiosłować? A tak, moi kochani. W grudniu! I to bez rękawiczek. No, i trzeba przedtem spuścić szalupę. Jak to wygląda widzicie na zdjęciu 3.

Zwijaj się bracie — bo bosman Lewiński nie lubi opieszałych.

A co robią inni? O, muszą się uczyć różnych rzeczy. Na przykład Jędrek W. — z Podhala — z uwagą „studiuje" zawiłości różnych węzłów (zdj. 4). A Wacek Skiba awansował dzisiaj wysoko. Podciągnięty na „stołku bosmańskim" opukuje ze starej farby komin (Wacek — to ten niżej zawieszony; ten wyżej siedzący — to jego kolega z S P. — zdj. 5).

Czuję, że robi się wam gorąco na widok uczniów grzecznie siedzących przy stole i... rozwiązujących zadania. Klasówka? Tak! Bo kiedy część chłopców „oddaje" się męskim zajęciom marynarskim, inni — o ironio — muszą pracowicie wzbogacać zapas swego „oleju". Popatrzcie na zdjęcie 6. Prawda, jak się pilnie uczą? Tak, bo w Szkole Jungów też się trzeba uczyć — i to dużo! Matematyka, fizyka, rosyjski, angielski... Wiedza okretowa, sygnalizacja... Nauka o Polsce. Strasznie tego dużo. Ciężko! Już lepiej wiosłować! Jednak nie samym wiosłowaniem człowiek żyje! Musi więc biedny Wacek pokochać książki, musi nadrobić to, czego się nie douczył w szkole.

Kończy się dzień pracy. Zmęczeni — ale zadowoleni chłopcy zbierają się na pokładzie. Chcą trochę pośpiewać, pożartować... A mają własną, oryginalną orkiestrę, którą widzicie na zdjęciu 7.

*

Daleko płynie piosenka. Śpiewają ją chłopcy ze wszystkich stron Polski. Z miast i wsi, z gór i z Wybrzeża. Złączyło ich wspólne dążenie do stania się prawdziwymi, wartościowymi ludźmi morza. Chcą pracować i pomagać w budowaniu naszego gospodarstwa morskiego, w realizowaniu planów Polski Ludowej na morzu.

B.

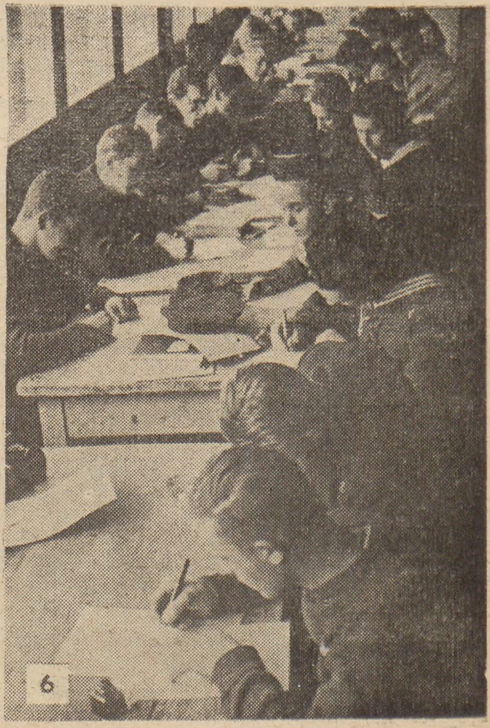
(wszystkie zdjęcia K. Komorowski)



4



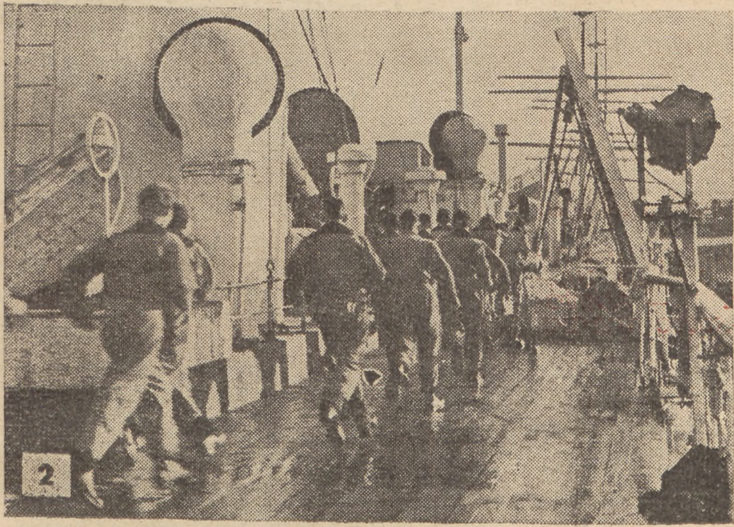
5



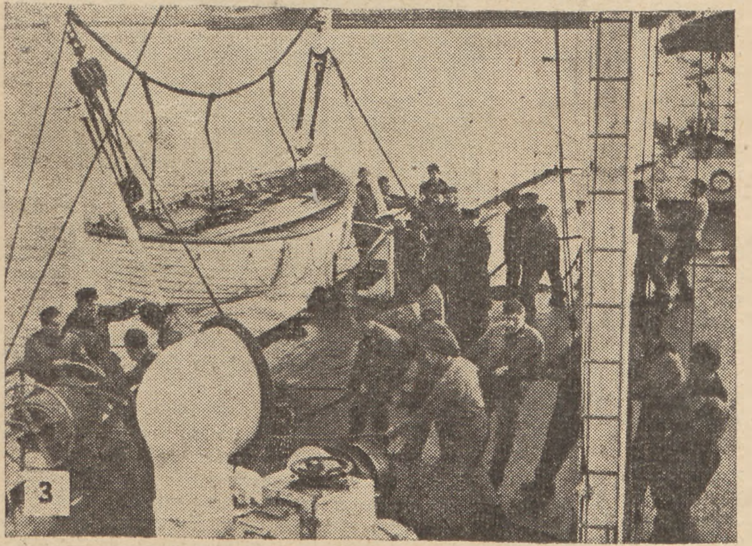
6



1



2



3



7

Z CYKLU: Sławni ludzie morza

FABIAN G. BELLINGSHAUSEN

KOLUMB ANTARKTYDY



Wśród wielu wypraw podróżniczych XIX wieku, przedsiębranych przez różnych żeglarzy i uczonych, najpocześniejsze miejsce zajmuje wyprawa Fabiana G. Bellingshausena, odbyta w latach 1819—1821 na półkulę południową. Przyniosła ona odkrycie wielu wysp, dowiodła fałszywości twierdzeń angielskiego podróżnika Cooka odnośnie „wielkiego lądu południowego" jak nazywano wówczas Antarktydę i utwierdziła przodującą rolę rosyjskich podróżników w odkryciu i zbadaniu południowej półkuli.

Fabian G. Bellingshausen urodził się w 1778 roku na wyspie Oesel. Ta bliskość morza spowodowała, jak sam mawiał, że nie mógł żyć bez żeglowania po morzach, jak ryba nie może żyć bez wody. Toteż stał się prawdziwym wilkiem **morskim.**

Jako praktykant brał udział w słynnej podróży naokoło świata Lisiańskiego i Krusenszterna w latach 1803—1806, gdzie po raz pierwszy zapoznał się z tak długim żeglowaniem. Zdolny i chętny do nauki, szybko awansował, zdobywając sobie uznanie swych zwierzchników.

Toteż gdy zaczęto w Petersburgu myśleć o wyprawie do Antarktydy, gdy zaczęto szukać dowódcy wyprawy, wybór padł jednomyślnie na Bellingshausena, który z wielką ochotą i energią zabrał się do czynienia przygotowań. Miał on wówczas lat czterdzieści.

Bellingshausen otrzymał do dyspozycji dwa okręty żaglowe „Wostok" i „Mirnyj". Pierwszym miał sam dowodzić, drugi powierzył przyszłemu admirałowi, wówczas porucznikowi marynarki Michałowi P. Łazariewowi.

Wreszcie wszystko było gotowe i w lipcu 1819 roku oba okręty opuściły Kronsztadt, wyruszając celem „odkrycia w dalekich południowych szerokościach geograficznych i zbadania możliwie najlepiej okolic bieguna południowego".

Trasa wiodła poprzez Bałtyk, Morze Północne i Atlantyk, aż do brzegów Ameryki Południowej. Stąd oba okręty udały się na południe, rozpoczynając swój polarny rejs.

Bellingshausen zdawał sobie doskonale sprawę z grożących mu niebezpieczeństw i czekających go trudności.

Pierwszą pracą było zbadanie i opisanie Archipelagu Sandwich i Południowej Georgii. Tu też po raz pierwszy spotkano olbrzymie góry lodowe. Niektóre były tak wielkie, że brano je początkowo za wyspy.

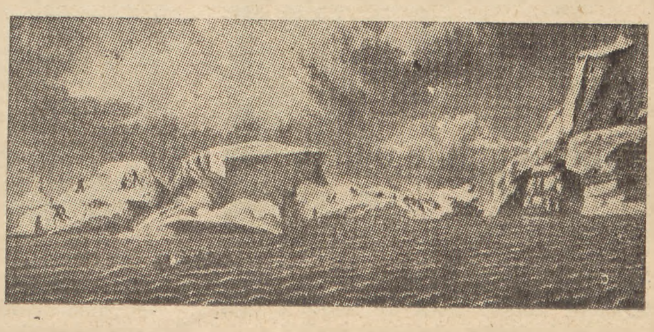
Wiele spostrzeżeń i odkryć przyniosło krótkie polarne lato 1820 roku, przekonując Bellingshausena, że wiele odkryć Cooka nie odpowiadało prawdzie. Ponieważ jednak zbliżał się okres jesienno-zimowych burz, wyprawa udała się na północ i zawinęła do portu Sydney w Australii, gdzie dokonano remontów obu okrętów, uzupełniono takielunek i zapasy przed drugą częścią podróży

W czasie pływania odkryto między innymi wyspę Piotra I i Ziemię Aleksandra, leżącą pod 69° szer. geogr. płd. i 73° 9' 36" dług. geogr. zach. Znajdujący się na pokładzie „Wostoka" rysownik Paweł N. Michaiłow wykonał równocześnie wiele rysunków odkrytych lub zbadanych wysp i napotkanych gór lodowych, ilustrujących najlepiej notatki Bellingshausena

Wyprawa powróciła w 1821 roku do Rosji, przekazując przebogate plony Akademii Geograficznej. Bellingshausen zdobył uznanie, rozsławił imię floty rosyjskiej i dowiódł nieprawdziwości wielu obserwacji dokonanych rzekomo przez Cooka.

Zmarł w 1852 roku, jako gubernator Kronsztadtu.

Wyprawa Bellingshausena w lodach Antarktydy





POWIEŚĆ JURIJ KRYMOWA PT. „STATEK DERBENT", STANOWI W PIŚMIENNICTWIE MARYNISTYCZNYM PRZYKŁAD NOWEJ SOCJALISTYCZNEJ LITERATURY O WIELKICH WARTOŚCIACH SPOŁECZNYCH I WYCHOWAWCZYCH. NIEWĄTPLIWIE Z CZASEM I MY DOCZEKAMY SIĘ TAKIEGO UJĘCIA PRACY I WALKI POLSKICH MARYNARZY. NA RAZIE TOWARZYSZMY ZAŁODZE RADZIECKIEGO ZBIORNIKOWCA W JEJ TRUDACH, WALKACH I PRZEMIANACH, KTÓRE Z PRZYPADKOWEJ ZBIERANINY WYTWORZYŁY ZWARTY, BOHATERSKI KOLEKTYW. OBY TA KSIĄŻKA WYCHOWAŁA I WŚRÓD NASZEJ MŁODZIEŻY TYP MECHANIKA BASOWA.

„MŁODY ŻEGLARZ" ZAMIESZCZA PONIŻEJ FRAGMENTY Z TEJ NIECODZIENNEJ KSIĄŻKI, SKŁADAJĄCE SIĘ NA OPOWIEŚĆ O TYM, JAK NA NAJGORSZYM ZBIORNIKOWCU FLOTY KASPIJSKIEJ — „DERBENCIE" — ROZPOCZĄŁ SIĘ RUCH WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY I JAKIE OSIĄGNIĘTO WYNIKI.

Wkrótce elektrotechnicy wróciwszy z miasta opowiedzieli o jeszcze jednym spotkaniu z marynarzami statku „Agamali".

Elektrotechnicy wydawali się zawstydzeni, mieli wypieki na twarzy.

— Wypłyną o dwie godziny później od nas — perorował Kotielnikow — tak nam powiedzieli. Dajemy wam, powiadają, fory dwie godziny. Czekajcie nas wieczorem, przegonimy. Będziemy was holowali...

*

Tego dnia wszystko szło zwykłą koleją. Ale marynarze często wychodzili bez potrzeby na górny pokład i spoglądali stamtąd na południe, gdzie poza niebieską linią horyzontu, znikł brzeg. Po południu zjawił się tam ledwo dostrzegalny punkt. Rósł zwolna, zawieszony w miejscu zetknięcia się nieba z morzem, i czynił wrażenie ohydnej szczerby na nieskazitelnej linii widnokręgu. Bosman Dogajło pierwszy zauważył go, gdy zabrnął na górny pokład, wypatrując co i gdzie należy doprowadzić do porządku. Gwizdnął przeciągle, niegłośno i zszedł na dół, żeby zakomunikować o swoim odkryciu. Kolejno zjawiali się na pokładzie wolni od zajęć motorzyści i marynarze. Patrzyli osłaniając oczy ręką i znikali w milczeniu.

Przed zachodem słońca „Agamali", energicznie zbliżając się z prawej strony, ukazał „Derbentowi" górną białą część statku i krótki komin na rufie, wyrzucający rzadkie kłęby dymu.

Basow zjawił się na pomoście w chwili, gdy oba statki zrównały się ze sobą. Z mostku widać było dokładnie wszystko, co się działo na pokładzie „Agamali". Przy burcie zamarły w bezruchu postacie ludzkie. Inne znów wlokły po pokładzie linę.

— Zabawiają się — zauważył cicho Dogajło. — Widzisz, przywlekli linę. Niby, że będą nas holowali.

Wydawało się, że ludzie na pokładzie „Agamali" wypełniają poważne, z góry obmyślone zadanie. Przerzucili koniec holu za burtę i lina zwisła huśtając się nad wodą. Statek wysunął się już naprzód, ukazując okrągłą rufę. Na mostku panowało milczenie.

Marynarz Chrulew, stojący na uboczu, balansując całym ciałem, podszedł do Husejna i dotknął jego ramienia.

— Przyjmij linę holowniczą, Mustafo — rzekł oglądając się i jakby wzywając innych, by się pośmieli — twoja maszyna i tak ani rusz nie ciągnie. No, Mustafo, skorzystaj z okazji.

Husejn żachnął się jak ukąszony i potrząsnął pięścią. Grymas bólu wykrzywił mu twarz.

— Odejdź ode mnie, szubrawcze! — wrzasnął z wściekłością, zbliżając się do marynarza — język ci wyrwę!

Chrulew cofnął się osłaniając się dłońmi.

— No, no, ręce przy sobie — mówił pośpiesznie i cicho — ja przecież tylko zażartowałem. Widzieliście, chłopcy?

Dokoła nich zahuczało. Zwartym pierścieniem obstąpili ich ciekawi. Spoza ramienia Husejna wysunęła się okrągła, piegowata twarz Włodzia Makarowa.

Basow podszedł śpiesznie do hałasującej na mostku grupy.

— Czego wrzeszczycie? — spytał szorstko, odpowiadając na spojrzenie błędnych oczu Husejna i zwracając się do niego.

— Możemy utrzeć im nosa. To nic, że teraz oni zajęli pierwsze miejsce, a nam wymyśla każdy pies w przystani naftowej. Mimo to możemy ich prześcignąć. Najważniejsza sprawa to doprowadzić do porządku silniki. Po drugie — oszczędzać czasu na postojach...

— Nie ma co gadać: bierzmy się do roboty — odezwał się ktoś z tyłu cicho.

— No to weźmiemy się, czy jak? — zapytał Husejn oglądając z niedowierzaniem twarze swoich sąsiadów, jakby nie wierząc jeszcze, że można się zabrać tak od razu.

— Chłopcy, pokażemy co umiemy... — Włodzio zerwał czapkę z głowy i zmiął ją w dłoni, jakby zamierzając cisnąć nią o ziemię.

Kotielnikow rzekł w skupieniu, gryząc paznokcie:

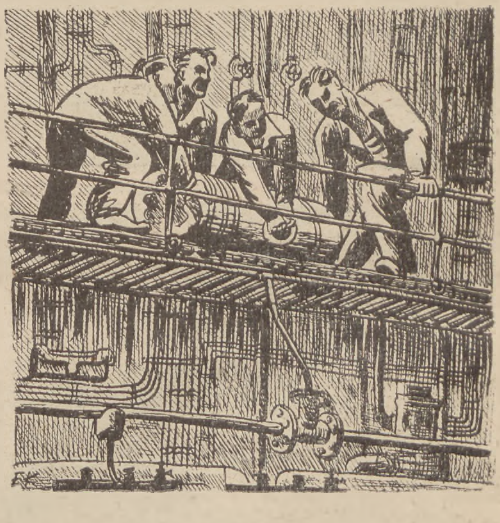
— Trzeba ich wezwać do współzawodnictwa, wiecie?

— Oj, to już bezczelność! A może nic z tego nie wyjdzie?

— Wezwać koniecznie — rzekł Basow. — Wezwanie poślemy przez radio. Ale teraz nie o to chodzi. Skoro już postanowiliśmy, cała obsługa maszyn będzie pracowała podczas postoju.

*

Husejn obudził się w ciemnościach. Przegródki kabiny drżały od huku maszyn, jednostajnego i monotonnego, niby szum krwi w uszach. Uniósł się na łóżku i zeskoczył na podłogę. Zdawało mu się, że spóźnił się i że statek stoi w porcie. Ale otwór iluminatora był ciemny i pusty, dobiegał przezeń plusk fal i lekki poświst wiatru. Husejn wybiegł na korytarz i o mało nie uderzył drzwiami przechodzącego tamtędy człowieka.



...Korow, Gazarian i dwóch ślusarzy usiłowali unieść nieco tłok...

— Chodźcie — rzekł Basow zaaferowany — szukałem was. W tej chwili minęliśmy wyspę Żyłoj. Już czas zacząć.

Przeszli obok gorącej ściany kuchni, wzdłuż szeregu kajut i znaleźli się u wejścia do maszynowni. Tu Basow zatrzymał się.

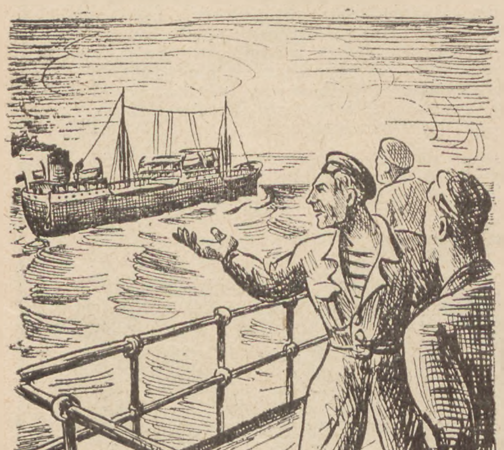
— Prawie cała załoga zebrała się tam — rzekł z uśmiechem — to dobry początek.

W maszynowni ludzie tłoczyli się na gretingach, rozmawiali usiłując przekrzyczeć łoskot. Na widok tego niezwykłego zbiegowiska Husejn zmieszał się. Wszystkich tych ludzi Husejn znał i połowę z nich uważał za niedołęgów. Umieli jedynie wykonywać rozkazy i starali się jak najszybciej odwalić wachtę. Stale trzeba było mieć ich na oku. Z tymi właśnie ludźmi Basow zamierza doprowadzić do porządku silniki.

Schodząc za mechanikiem po schodach, Husejn czuł na sobie ich spojrzenia i było mu nieprzyjemnie, jak gdyby udawał kogoś, kim nie jest w rzeczywistości.

— Macie zmienić obręcz tłoków — odezwał się do niego Basow — dobierzcie sobie pięciu ślusarzy i motorzystów. Kiedy będziecie podnosili tłoki, uważajcie na wszystko.

Zmieszanie Husejna wzrastało z każdą chwilą: starszy mechanik ma dwóch pomocników, ale woli nie wiadomo dlaczego za-



...przerzucili koniec holu za burtę i lina zwisła huśtając się nad wodą...

ufać jemu. I jakże to Husejn będzie „uważał na wszystko", kiedy sam jest tylko motorzystą i nigdy nie kierował ludźmi?

Na górnym piętrze zakładano obręcze na tłok zapasowy. Półtorametrowe walcowate ciało tłoku leżało na kracie, zagradzając przejście do warsztatów. Kozow, Gazarian i dwóch ślusarzy usiłowali unieść nieco tłok, aby usunąć obręcze. Twarze ich poczerwieniały od wysiłku, krzyczeli jeden na drugiego tak, jak gdyby byli gotowi rzucić się na siebie.



...Husejn pełzał na czworakach wzdłuż belki...

— Chłopcy zajmują się sportem, a flaszencug odpoczywa — zażartował Basow — idźcie do nich Mustafo.

Husejn pobiegł na górę. Gdy podszedł, ludzie zostawili tłok i wyprostowali się.

— Flaszencug nie działa — objaśnił spokojnie ślusarz Jakubow — widocznie łańcuchy zeskoczyły. A ty czego się dziwujesz? Powiedziano nam, żebyśmy skończyli przed postojem, więc staramy się, już jakoś tam będzie...

Uśmiechnął się niefrasobliwie, ocierając chustką szeroką sympatyczną twarz. Husejnowi od dawna podobał się ten dobroduszny chłopak ale teraz nie wiadomo dlaczego Husejn zirytował się:

— Rach-ciach i jakoś tam będzie! — krzyknął ze złością i chwycił za łańcuchy. Nie poddawały się.

— Trzeba wdrapać się na górne belki i naprawić — zauważył Jakubow bynajmniej nie dotknięty gniewnymi słowami Husejna — ale boję się, że spadnę.

Pozostali nie ruszali się z miejsca patrząc wyczekująco na Husejna. Jemu również nie bardzo się chciało włazić i naprawiać flaszencug. Wydawało się, że łatwiej można podnieść tłok rękami. Ale Husejn zauważył, że Basow spogląda na niego z boku, więc zdecydował się natychmiast.

— Zaczepiajcie więc, chłopcy — powiedział rzeczowo — ja zaraz...

Żeby wdrapać się na belki pod sufitem maszynowni, trzeba było przeleźć z zewnątrz przez luk świetlny. Husejn wydostał się na zewnątrz na rufę. W ciemności dął od strony wybrzeża zimny wiatr. Światła portowe otoczyły statek, odbijając się w wodzie złotymi girlandami. Husejn wśliznął się przez otwarte okienko i zawisł na rękach szukając nogami belki. Owionęło go ciepłe, pełne czadu powietrze maszynowni. W dole stali ludzie i śledzili go wzrokiem, zadarłszy głowy do góry. Husejn pełzał na czworakach wzdłuż belki, pogwizdując i zaciskając w palcach żelazo. Dotarłszy do karetki flaszencuga nałożył łańcuch na zębate koło i krzyknął w dół donośnie, jak w beczkę:

— Podciągaj powoli, Śpicie tam? Wiara!...

Na dole stał Basow oglądając wykresy i Husejnowi było przyjemnie że Basow nie zwraca na niego uwagi, jak gdyby powierzył mu całkowicie pracę przy tłokach. Więc po łańcuchu opuścił się w dół i, znalazłszy się na kracie, zaczął pomagać ślusarzom.

Dokoła uniesionego w górę tłoku krzątali się ślusarze dopasowujący obręcze. Husejnowi wydawało się, że praca idzie ospale, jak na zdjęciach filmowych o zwolnionym tempie. Obręcze nie wchodziły w wydrążenia, trzeba było oczyścić rowki dłutem. Słyszał jak ucichło potężne mlaskanie silników i jak zawyła na górze syrena. Należało przygotować trzy tłoki, a on jeszcze nie skończył z pierwszym. Wziął od Jakubowa narzędzia i zabrał się do roboty. Spod dłuta opadały kawałki żużli.

— Ostrożniej, Mustafo — doradzał Jakubow łagodnie — jeśli za bardzo oczyścisz, obręcze będą się chybotały.

Z warsztatów wytoczono drugi tłok i przyczepiwszy hak uniesiono go w górę. Husejn, odrywając się od roboty uważał na to, co się działo przy motorach. Ludzie, uzbrojeni w klucze mutrowe, wdrapali się na cylindry. Chwytając ostrożnie za gorące rury, odśrubowywali pokrywy cylindrów. Husejn ujrzał wśród nich Kotielnikowa, ale nie zdążył nawet zdziwić się. Skądciś zjawił się Włodzio.

— Jeszcze nie skończyliście — zawołał ze łzami w głosie. — A zostało nam już tylko dwie godziny. Ech, ludzie!

— Zrób prędzej, jeżeli potrafisz — odciął Husejn z rozdrażnieniem — bardzo proszę, chętnie popatrzę!

Pod jego dłutem żelazo zgrzytało, a jego spocone ramiona pokryły się czarnym pyłem żużlowym. Ślusarz Jakubow, który sięgnął do kieszeni po papierosa, machnął ręką i zabrał się do ostatniej obręczy.

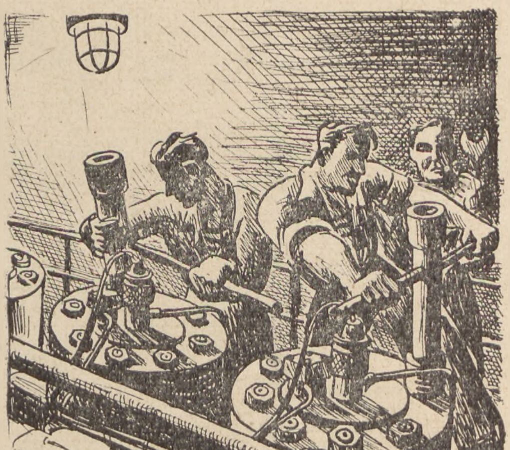
— Zapalimy na morzu, nic nie szkodzi — powiedział wesoło, mrugając porozumiewawczo do Włodzia — podaj mi młot, mój drogi.

Pod sufitem posuwała się zwolna karetka flaszencuga. Gotowy tłok unosił się w powietrzu, dzwoniąc napiętym łańcuchem.

Tłok zatrzymał się nad otworem, zaczął opuszczać się i koniec jego wszedł wkrótce w otwór cylindra. Husejn ściskał rękami obręcze, które wsuwały się w otwór. Gdy ostatnia obręcz opadła, wyprostował się i wytarł ręce.

— Pokrywę! — krzyknął Husejn motorzystom. — Trzeci cylinder kończymy, Aleksandrze Iwanowiczu.

Basow spojrzał na jego ożywioną twarz i uśmiechnął się. Ze wzruszeniem obserwował wszystko, co się działo dokoła niego, a szczególnie ów nowy wyraz, jaki widział na twarzach ludzi. Opadło z nich, jak gdyby leniwe odrętwienie, zastąpił je wyraz zniecierpliwienia i gorącej ciekawości, właściwy ludziom, którzy po raz pierwszy całą duszę oddali poważnej sprawie. Jednakże Basow bał się. Mogło to być jedynie ożywienie wywołane nowością — jasny i nietrwały płomień, gotowy zgasnąć przy pierwszym niepowodzeniu.



...chwytając ostrożnie za gorące rury, odśrubowywali pokrywy cylindrów...

Gdy zaryczała syrena oznajmiając zakończenie ładowania, Basow podszedł spokojnie na stanowisko manewrowe. Zadźwięczał dzwonek telegrafu maszynowego.

— Zapuszczaj, Mustafo — rozległ się głos Basowa.

Słysząc ciężkie uderzenia pierwszych taktów, Husejn nabrał otuchy i podszedł do tablicy. Strzałka telegrafu pokazała „wolno wstecz", później „wolno naprzód" i „całą naprzód". Statek oddalając się od przystani, zwiększył szybkość.

Strzałka obrotomierza pełzła szybko wzdłuż skali. Nie zatrzymując się przekroczyła cyfrę „sto" i poruszała się dalej.

— Sto pięć... sto siedem... sto dziesięć...

Dokoła rozlegały się podniecone głosy. Stojący z tyłu wspinali się na palcach, żeby lepiej widzieć. Motory grzmiały puszczone pełnym biegiem.



...strzałka obrotomierza pełzła szybko wzdłuż skali...

— Sto dwanaście obrotów — triumfalnie krzyknął Włodzio do ucha Husejnowi — och, patrz, Mustafo!

*

Depesza, którą przez radio wysłano na spalinowiec „Agamali", komunikowała co następuje:

„Wzywamy do współzawodnictwa socjalistycznego w sprawie wykonania planu przewozu. Zawiadomcie o zgodzie. Przewodniczący komitetu okrętowego Kotielnikow".

Na „Agamali" nie śpieszono się z odpowiedzią. Wieczorem podczas kolacji Włodzio wbiegł do mesy.

— Przewodniczący komitetu okrętowego do aparatu — oznajmił uroczyście — rusz że się, Stiopa!

Kabina radiotelegrafisty zapełniła się ludźmi. Byli tu marynarze, elektrotechnicy i motorzyści. Przyszedł nawet szturman Alawdin. Rozmawiali cicho, prawie szeptem, jak gdyby ten, który wezwał przewodniczącego komitetu okrętowego, znajdował się tu w kabinie ukryty za tarczą odbiornika. Husejn z półotwartymi ustami słuchał pośpiesznego stukotu klucza i świstu głośnika.

— Toś ty nadal w tej chwili? — pytał cicho. — A teraz on mówi? Co odpowiedział?

— Idź do diabła — sarknął Włodzio — pomylę się!

Zza krańca morza przybyła wreszcie lekceważąca odpowiedź:

(dok. na str. 12)

„Zgadzamy się, jeżeli nie żartujecie. Nasze warunki: przewieźć dwadzieścia pięć tysięcy ton ponad plan, zmniejszyć czas postojów, dokonywać remontu podczas jazdy. Kończę.“

*

Husejn uchylił drzwi do kajuty Basowa. Starszy mechanik siedział przy stole, podparłszy głowę pięściami.

— Przeczytaj no, co odpowiedział „Agamali“.

— Dwadzieścia pięć tysięcy ton ponad zaprojektowaną normę — rzekł Basow — ciężkie zobowiązanie. Ale myślę, że damy radę, jeżeli zmobilizujemy wszystkie środki, ma się rozumieć.

— Jakie środki?

— Szybkość jazdy i szybkość ładowania. Być może, że są i inne.

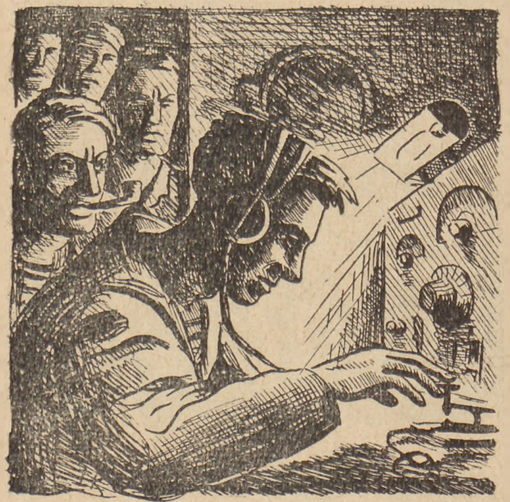
Husejn zamyślił się.

— Czy nie można zwiększyć pojemności ładunkowej „Derbenta“? — zapytał.

— Nie można, Mustafo, „Derbent“ nie jest z gumy.

— Nie śmiej się... Ile bierzemy paliwa na postoju? Zapas na cztery rejsy?

— No tak, na cztery. Ale co ma do tego paliwo?



...kabina radiotelegrafisty zapełniła się ludźmi..

— Jeśli wziąć zapas paliwa tylko na jeden rejs, to możemy zabrać o trzysta ton ładunku więcej.

— Ach, do diabła! — zawołał Basow. — To prawda! Nie przyszło mi to do głowy. Po co wozimy poczwórny zapas?

— Nie wiem. Taka jest zasada. Pewnie na wypadek powszechnego potopu.

— Nonsens, naturalnie. Wieźć trzeba nie balast, a ładunek. Że też to nikomu na myśl nie przyszło! — Basow zatrzymał się — czy nie można by jeszcze czegoś usunąć?

— W forpiku, gdzie leżą liny, jest mnóstwo łańcuchów, zapasowych kotwic i wszelkich gratów — rzekł Husejn zamyślony — poza tym jest jeszcze magazynek przy maszynowni i warsztaty. Gdyby tak zebrać zbyteczne żelastwo i rupiecie, będzie tego chyba pięćdziesiąt ton.

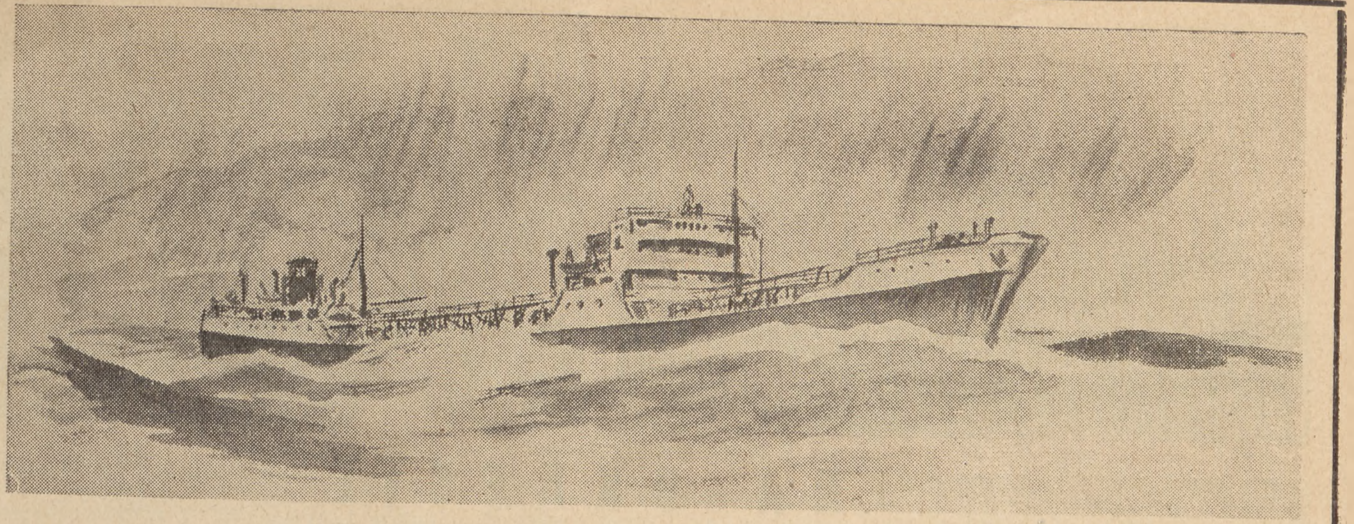
— Więc razem trzysta pięćdziesiąt ton zbytecznych na jeden rejs?

— No widzisz — twarz Husejna rozjaśniła się — a mówiłeś, że nie można zwiększyć pojemności ładunkowej!

PRZEDRUK Z POWIEŚCI JURIJA KRYMOWA PT. „STATEK DERBENT“ WYDANEJ W JĘZYKU POLSKIM NAKŁADEM SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZEJ „KSIĄŻKA“.

ILUSTRACJE E. KARŁOWSKIEGO.

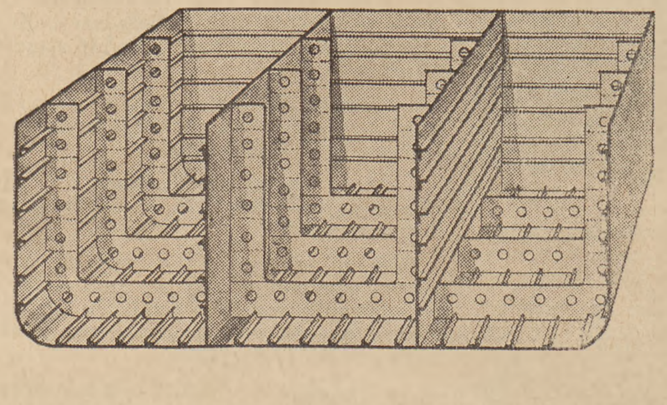
NOWOCZESNY ZBIORNIKOWIEC



Do kompletu przekrojów statków, jakie w latach 1948-49 ukazały się w „Żeglarzu“ i „Młodym Żeglarzu“ — brakowało dotąd przekroju zbiornikowca.

Zbiornikowce stanowią zupełnie specjalną grupę statków o odrębnej konstrukcji i specyficznych warunkach eksploatacyjnych. W roku 1945 światowy tonaż zbiornikowców wynosił ponad 15 i pół milj. BRT.

Budowa zbiornikowców wymaga rozwiązania szeregu specjalnych problemów technicznych. O ile przy budowie normalnych statków handlowych wiele uwagi poświęca się poprzecznym wzmocnieniom kadłuba — o tyle w kadłubach zbiornikowców ważną rolę odgrywają wzmocnienia wzdłużne. Między innymi



stosuje się tu zazwyczaj grodzie wzdłużne biegnące przez środek statku od dziobu aż do przedziału maszynowego i dzielące kadłub na dwie lub trzy części (rys. A). Grodzie wzdłużne oraz grodzie poprzeczne (co 7—8 metrów) tworzą we wnętrzu kadłuba szereg niewielkich stosunkowo zbiorników, z których każdy ma swój niewielki luk na pokładzie. Grodzie wzdłużne oraz bardzo duże w porównaniu ze zwykłym statkiem ilość grodzi poprzecznych — pozwalają na lżejszą budowę wiązań pokładowych oraz dna. Tzw. dno podwójne występuje w zbiornikowców tylko na odcinku zajmowanym przez urządzenia napędowe oraz na dziobie, w celu jego wzmocnienia.

Niebezpieczeństwo pożaru wzgl. wybuchu gazów wytwarzających się na skutek parowania przewożonych płynów — jest powodem dla którego maszyny napędowe zbiornikowców bywają zazwyczaj umieszczane na rufie. Można je dzięki temu lepiej odizolować od reszty kadłuba. Pomiędzy maszynownią a sąsiadującymi z nią zbiornikami znajduje się podwójna, specjalna gródź ognio- i gazoodporna. Podobne grodzie oddzielają zbiorniki od części dziobowej a nawet od znajdującej się ponad nimi nadbudówki śródokręcia.

Jeśli idzie o napęd zbiornikowców to przeważa w żegludze światowej idealny dla tego typu statków — silnik Diesla. Niemniej spotyka się sporą ilość — nawet nowoczesnych — zbiornikowców o napędzie parowym.

*

Dużo pięknych na wskroś nowoczesnych zbiornikowców posiada także w swym składzie flota naszego przyjaciela Związku Radzieckiego.

Są to nie tylko jednostki dalekomorskie, kursujące na wszystkich morzach świata, zawijające niekiedy także i do naszych portów.

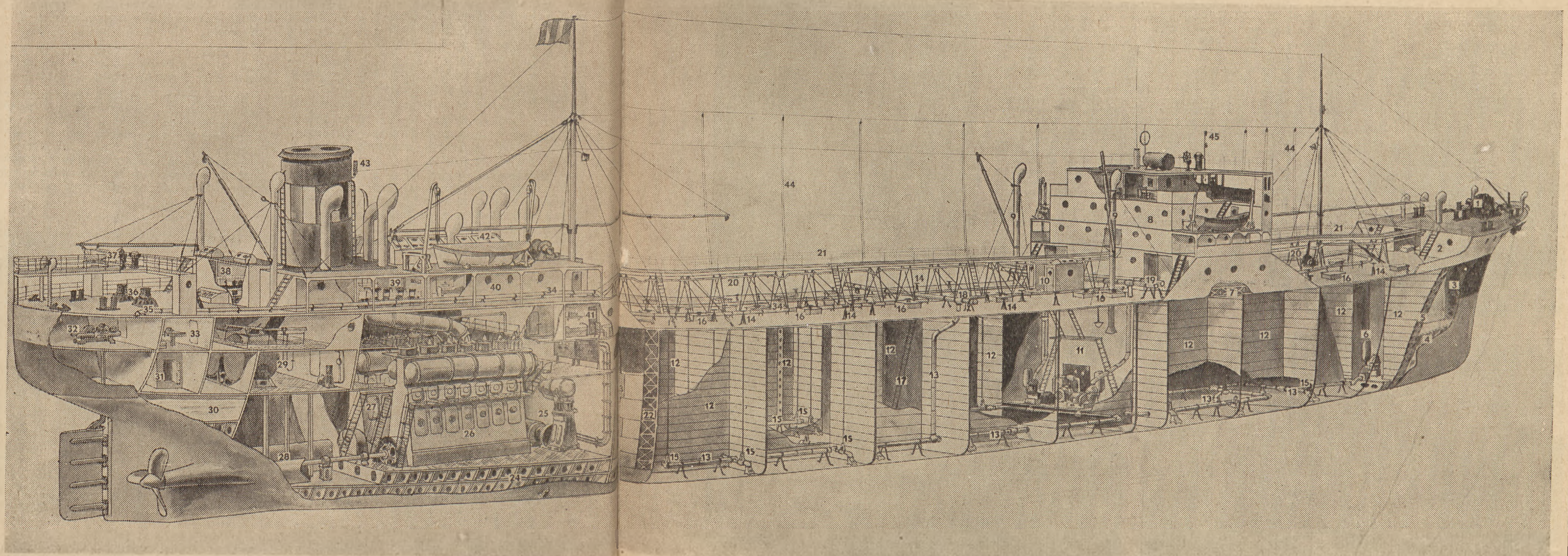
ZSRR posiada specjalną flotę zbiornikowców, obsługującą regularne linie na Morzu Kaspijskim. Istnieje także duża ilość takich jednostek, przystosowanych do obsługi żeglugi śródlądowej, szeroko rozwiniętej w ZSRR.

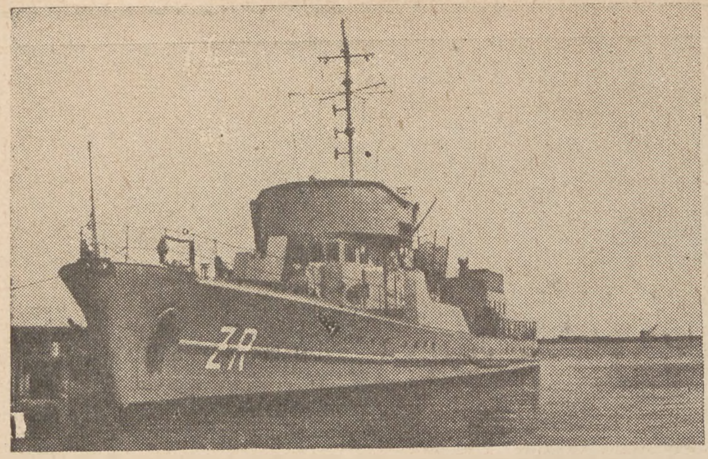
Jeśli natomiast pragniecie dowiedzieć się czegoś o radzieckich zbiornikowcach, przeczytajcie sobie opowiadanie „Statek Derbent“, przeczytajcie sobie ciekawą wartościową książkę pod tym samym tytułem.

Zainteresowanym Czytelnikom podajemy do wiadomości, iż obszerny artykuł o zbiornikowcach ukazał się niedawno w 10-tym (październikowym) n-rze miesięcznika „Morze i Marynarz Polski“.

OBJAŚNIENIA:

1 — winda kotwiczna
2 — pomieszczenia załogi pokładowej i bosmana, warsztat cieśli, magazyny
3 — komora łańcuchowa, forpik
4 — podwójne dno w części dziobowej kadłuba
5 — przednia gródź ognioodporna
6 — przednia stacja pomp
7 — pozioma gródź ognioodporna oddzielająca zbiorniki od nadbudówki śródokręcia
8 — nadbudówka śródokręcia mieszcząca sterownię, kabinę nawigacyjną, radiokabinę, kabiny kapitana i oficerów pokładowych, kabiny pasażerskie, jadalnię, kuchnię pasażerską etc.
9 — nawiewniki doprowadzające powietrze do głównej stacji pomp oraz bomy służące do manewrowania końcówkami rurociągów podawanych z lądu
10 — wejście do głównej stacji pomp
11 — główna stacja pomp
12 — zbiorniki na ładunek płynny
13 — główny rurociąg za- i wyładunkowy
14 — pokrętła wentyli regulujących dopływ ropy do poszczególnych zbiorników
15 — wentyle regulujące dopływ ropy do poszczególnych zbiorników
16 — włazy do zbiorników
17 — drabinki umożliwiające zejście do wnętrz zbiorników
18 — końcówka załadunkowa rurociągu głównego
19 — końcówka wyładunkowa rurociągu głównego
20 — rurociąg doprowadzający parę do zbiorników
21 — pomost łączący rufę poprzez śródokręcie z bakiem
22 — rufowa gródź ognioodporna izolująca maszynownię od zbiorników
23 — zbiorniki na paliwo dla motorów napędowych
24 — podwójne dno w części rufowej kadłuba
25 — maszyny pomocnicze: kompresor, generator itd.
26 — prawoburtowy silnik napędowy 3750 KM
27 — lewoburtowy silnik napędowy 3750 KM
28 — obydwa tunele wałowe
29 — kotłownia wytwarzająca parę dla potrzeb zbiornikowca
30 — zbiornik słodkiej wody
31 — pomieszczenie chłodzone dla żywności
32 — maszyna sterowa
33 — warsztat ślusarski
34 — rurociąg pomocniczy
35 — końcówka rurociągu pomocniczego służąca do za- i wyładunku ropy w wypadku przycumowania zbiornikowca rufą do nabrzeża
36 — kabestany
37 — ster awaryjny i rufowy pomost manewrowy
38 — kuchnia załogi
39 — messa
40 — pomieszczenia oficerów-mechaników
41 — pomieszczenie załogi maszynowej
42 — luk świetlny maszynowni
43 — syrena uruchamiana z pomostu nawigacyjnego
44 — linki służące do podnoszenia rękawów wentylacyjnych podczas postoju zbiornikowca w porcie
45 — czerwone światła, które obowiązany jest nosić nocą zbiornikowiec idący z ładunkiem.





1



8

NA OKRĘCIE HYDROGRAFICZNYM

Spotkaliście się zapewne z nazwą: okręt hydrograficzny lub statek hydrograficzny. Wiecie może nawet, że nasza Marynarka Handlowa posiada do celów hydrograficznych statek „Zodiak“. Chcieliśmy Wam jednak tym razem opowiedzieć o pracy okrętu hydrograficznego naszej Marynarki Wojennej, którym jest ORP „Żuraw“.

Do czego taki okręt służy i co się na nim robi?

ORP „Żuraw“ jest pływającym laboratorium naukowym, wyposażonym w najróżnorodniejsze przyrządy i aparaty, przy pomocy których prowadzi się na morzu różnego rodzaju badania. Są tu batometry, mierzące temperaturę wody na różnych głębokościach, specjalne samopiszące sondy akustyczne, przy pomocy których wykonuje się rysunki profilu dna morskiego, są przyrządy do mierzenia kierunków i szybkości prądów morskich.

Ponieważ ORP „Żuraw“ jest bazą dla prac hydrograficznych, posiada także przyrządy do prowadzenia pomiarów wybrzeża morskiego a więc teodolity, niwelatory, kątomierze hydrograficzne, węgielnice itp. Jest też na pokładzie specjalna kreślarnia, gdzie sporządza się wykresy, plany czy mapy.

Aby wyposażenie było wszechstronne, uzupełniają je przyrządy do badań atmosfery, a więc barometry, barografy, termografy i inne.

Cóż więc ten „Żuraw“ robi? — zapytacie.

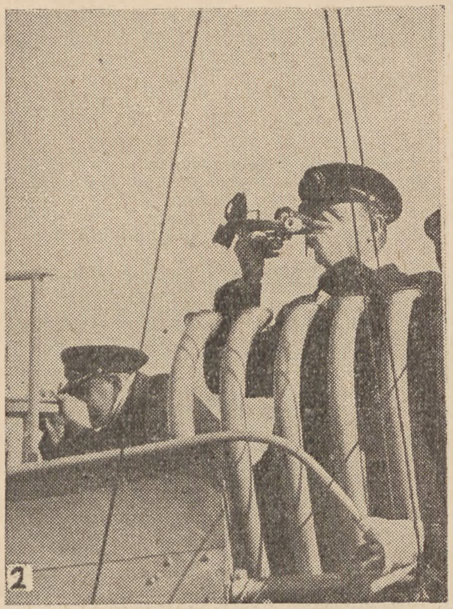
Dokonuje pomiarów wody i wybrzeża, a wyniki służą do opracowania map morskich. W czasie swych rejsów wzdłuż wybrzeża, określa on pozycje wszelkich znaków nawigacyjnych, zarówno wodnych jak i lądowych, prowadzi prace nad wytyczaniem rzeczywistych kierunków dla określania i kompensowania dewiacji kompasów okrętowych.

Jeszcze jednego rodzaju prace przeprowadza się na ORP „Żuraw“. Sprawdza się i naprawia delikatne przyrządy nawigacyjne — sekstanty — od których dokładności zależy bezpieczeństwo okrętu na morzu.

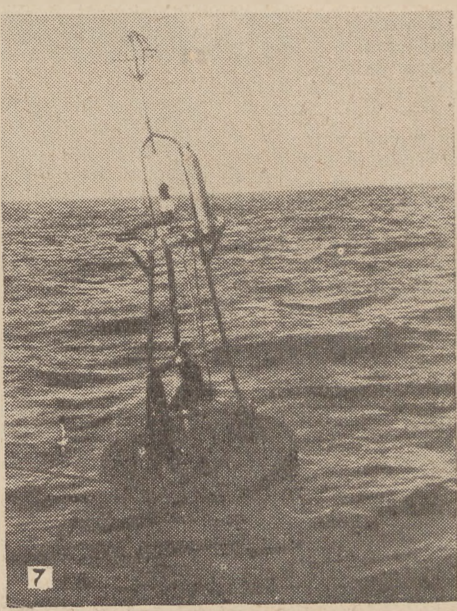
Jeśli dostaniecie do ręki mapę morską naszego wybrzeża i zobaczycie na niej dokładne głębokości morza, oraz wytyczone tory wodne, jeśli zauważycie na takiej mapie pozycje latarń morskich i rodzaje ich świateł, pozycje wraków i ich oznakowanie czy wreszcie dokładny rysunek morskiego brzegu ze wszystkimi osiedlami, wioskami rybackimi i tym wszystkim, co mapa morska musi zawierać — wiedzcie, że jej dokładność i przydatność do celów jakim służy — to właśnie wyniki żmudnej, odpowiedzialnej a tak mało widocznej pracy okrętu hydrograficznego.

Gdy będąc w Marynarce Wojennej, weźmiecie do ręki sekstant, pomyślcie, że sprawdzano go na „Zurawiu“, tak jak dzięki jego pracy można skontrolować i wyregulować okrętowy kompas. A gdy traficie na „Żurawia“, wykonywujcie swe obowiązki jak najlepiej, bo od jego pracy, od wysiłków jego załogi zależy dobra służba innych jednostek bojowych naszej Marynarki Wojennej.

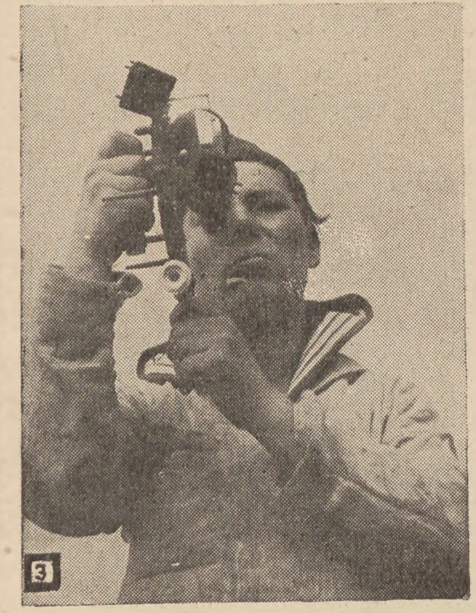
Wszystkie zdjęcia: WAF Uklejewski



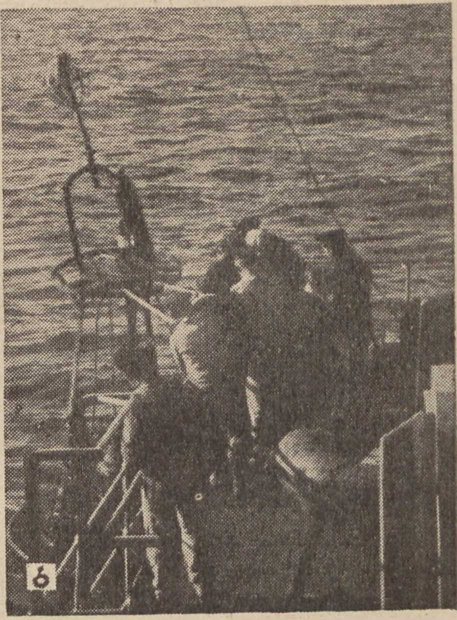
2



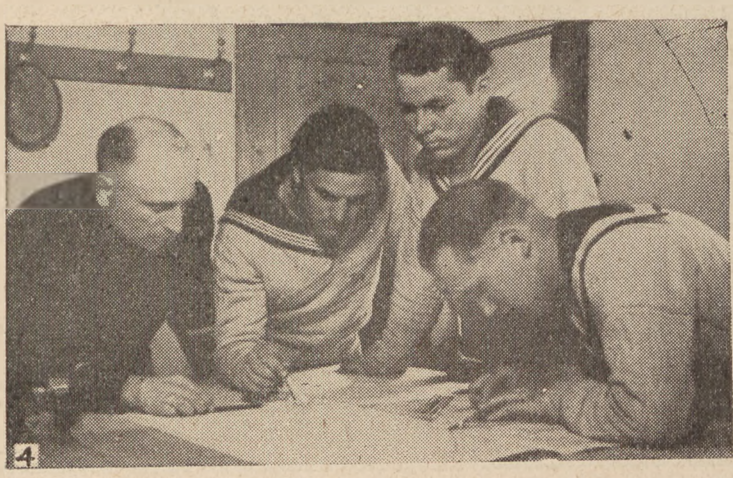
7



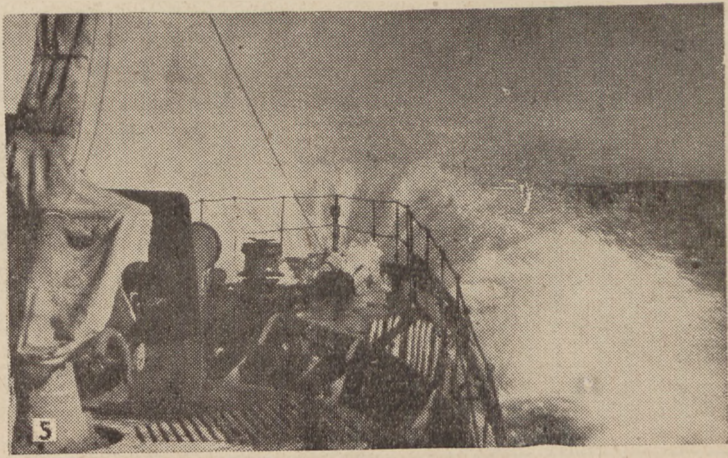
3



6



4



5

Tadeusz Jasicki

RZECZYWISTOŚĆ

Zawodowy marynarz, pochłonięty pracą na statku, rzadko bierze pióro do ręki, aby dzielić się swoimi przeżyciami z gronem czytelników. Tym się tłumaczy brak w naszej literaturze autentycznych, pulsujących życiem i prawdą utworów marynistycznych. Przygodny literat-niemarynarz nigdy nie wniknie w sedno tych spraw choćby nawet dobrze uchwycił ich przejawy.

Toteż trzeba być wdzięcznym kapitanowi żeglugi wielkiej Tadeuszowi Jasickiemu za opowiadanie o rzeczywistości życia marynarskiego. Zostało ono nagrodzone na Konkursie Marynistycznym Wojewódzkiej Rady Kultury i Sztuki w Gdańsku i przedrukowujemy je za zgodą Autora w niewielkim skróceniu z nie ukazującego się już „Tygodnika Wybrzeża". Nadmienić przy tym trzeba, że opisany rejs odbywał się jeszcze przed wojną i obecnie służba oficera wachtowego trwa 8 a nie 12 godzin na dobę.

Prę-dzej — prę-dzej — do — Gdyni. — do — Gdyni, skandują koła wagonów. Sta-tek — cze-ka — sta-tek — cze-ka. Zgrzyt hamulców i wagony już są podstawione na molo. Krany jak sępy, zgiętymi szyjami rzucają się, wyrywają kęs za kęsem i sypią w czeluść ładowni. Zima, mróz. Statek ładuje koks do Szwecji. Od rana załoga zajęta jest budowaniem siatek pod ładunek pokładowy. Jesteś cały czas na pokładzie, musisz dopilnować; zimno, więc pomagasz w pracy. Dwóch marynarzy nosi słupy, zakłada je w klamry. Jeden przybija deski wzdłużne. Podtrzymujesz mu jeden koniec, bo sam nie może dać rady. Za chwilę następna para przybija skobelkami siatkę. Mróz szczypie twarz i łzy wyciska z oczu. Nóg nie czujesz, ręce zgrabiały — a tu gdzie dotkniesz — zimna stal.

Ten, który przybija siatkę, pracuje gołymi rękoma. Stoi na relingu, trzyma się słupa lewą ręką, a prawą wali młotem. Nie trafił. Młotek wyślizgnął się ze zgrabiałej dłoni, wypadł za burtę, na krę, poślizgnął się dalej i wpadł w szczelinę — do wody. Przepadł.

Zakląłeś. Ale wiesz sam dobrze, że to nie jego wina.

Statek ma załadować 2 250 ton koksu, z tego około 600 ton na pokład. Będzie tego blisko 4 metry nad pokładem. Zabezpieczenie musi być silne bo mróz, lód i zła pogoda.

Przerwa obiadowa pół godziny. Parzysz sobie usta gorącym rosołem, rozlewa ci się z łyżki, której nie możesz utrzymać w zmarzniętej ręce, potem wchłaniasz, sam nie wiesz co — i na pokład.

Krany sypią bez chwili przerwy, słyszysz pokrzykiwania robotników i łoskot zderzaków przesuwanych wagonów. Siatka na zewnętrznej stronie przedniego pokładu gotowa. Sprawdzasz, czy wszystko mocne, czy wytrzyma i idziecie robić to samo na tylny pokład.

Tu dopiero początek roboty. Wszyscy wiedzą i zdają się oszczędzać sił. Do kolacji zbudowano zewnętrzną siatkę na tylnym pokładzie. Pozostaje cała burta od strony lądu, klatki na windy, dziób i rufa.

Wieczorem mróz coraz silniejszy. Nie można nikogo zwolnić na ląd, bo i tak będzie kłopot, gdy wszystkiego na czas nie skończą. Bosman zakłada słońce elektryczne do oświetlenia pokładu. Rozcierasz zmarznięty nos i czujesz pełzający mróz, gdzieś szpikiem kości, od stóp — do czaszki. Mimo ciepłego ubrania, futrzanej czapy z nauszznikami i rękawic, przebiega cię ciągle dreszcz zimna. Łapiesz się na tym, że poszedłbyś chętnie do ciepłej kabiny i wszystko zostawił losowi, ale przemagasz się. Ludzie coraz bardziej zmęczeni, widać to po ich ruchach. Roboty nie można przerwać, by dać choć parę godzin wytchnienia. Ładunek stoi na torze, — a tam na północy czekają także.

Od czasu do czasu tupią nogami i zabijają ręce, ale niewiele to pomaga. Najlepiej zapomnieć, że jest zimno i chwycić się młotka.

Nie myślisz o tym, że tam, gdzieś, twoi koledzy pływają po Śródziemnym. Tam ciepło i przyjemnie. Ani o tym, że w domu masz wygodne łóżko, radio, ciepłą wannę. Już szóstą zimę pływasz na północ. Z lodami jesteś obeznany, lubisz zimę, choć czasami tak dokuczy, aż przeklinasz w dziesiąte pokolenie.

Całą noc, borykanie się ze słupami, deskami i siatkami, wreszcie śniadanie i skostniali ludzie mają godzinę wypoczynku. Szybko udają się pod pokład, piją gorącą kawę i wyciągają się, choćby na parę minut, na ławkach.

Zdjąłeś kożuszek, czapę i rękawice. Jesteś straszliwie głodny, jesz za dwóch, ręce trochę odtajały, idziesz do kabiny, zdejmujesz buty, aby nogi trochę rozetrzeć i znowu na pokład.

Na tylnym pokładzie robotnicy pomogli założyć szersztoki.



...dwóch marynarzy nosi słupy, zakłada je w klamry, jeden przybija deski wzdłużne...

Trzeci i czwarty luk już załadowany. Trzeba zakrywać, osłonić windy, zabezpieczyć dokładnie przewody sterowe, aby koks nie wpadł na bloki i łańcuchy — bo katastrofa. Marynarze zarzucają deski. Dwóch usiłuje podnieść na brzeg luku zwinięty brezent, który, zmarznięty, jest jeszcze cięższy niż normalnie. Nie mogą dać rady, nie mają już sił. Podbiega trzeci, taki mały, krępy blondyn, podpiera brezent głową, widzisz, że aż łzy mu ciekną po twarzy z wysiłku i wściekłości.

Podnieśli, przewalił się na luk i za chwilę sztywne płótno zostało rozciągnięte i zaklinowane. Tak luk po luku, wolno, z wysiłkiem. Potem założyli liny i położyli stare deski, dla zabezpieczenia brezentów przed podarciem przez krany przy wyładunku. Wreszcie cały pokład gotowy na przyjęcie koksu.

Zwalniasz ludzi. Trzydzieści godzin pracowali bez przerwy na mrozie, wśród kąśliwego żelaza i sypiącego się koksu. To nie są te przyjemne podróże z powieści, to twarda i bardzo zimna rzeczywistość.

Idziesz na mostek, patrzysz na przechyl statku. Wszystko, jak należy. Zadowolony jesteś, że robota na czas zakończona. Nie było przerw w ładowaniu.

Statek musi odpłynąć jak najprędzej. Ładowanie skończy się około północy. Drugi oficer, który od rana do obiadu był wolny i przespał się trochę, zastępuje cię. Mówisz mu, aby uważał na krany, bo w tym pośpiechu mogą zaczepić chwytakami o wanty i biegniesz do kabiny. Ma obudzić cię na kolację. Twoja wachta od 18 do 24. Zresztą i tak musisz być na pokładzie pod koniec ładowania. Śpisz parę godzin i znowu na pokład. Sprawdzisz, czy drugi, trzeci i czwarty balast pełny, czy słodka woda przyjęta, czy prowiant na podróż na miejscu. Od czasu do czasu wypijesz w messie filiżankę gorącej herbaty. Forman, który przyszedł na kieliszek, mówi, że koniec między pierwszą a drugą w nocy. Trzeba zawiadomić kapitana, zamówić maszynę i telefonować do pilota o holownik. Samemu ciężko odbić od mola. Statek oblepiony gęstą krą, która szybko zamarza razem i uniemożliwia manewry.

Ostatnie wagony wykańczają, uważasz, aby przechyl statku nie był za duży. Starasz się jak najrówniej załadować. Wreszcie przychodzi załadowca, mówi „koniec" i podsuwa kwity do podpisania. Idziesz z latarnią zobaczyć zanurzenie i piszesz w dzienniku: 1.45. Ukończono ładunek całkowicie, przyjęto 2 250 ton koksu, z tego 580 ton na pokład. Zanurzenie: dziób 17' 03". Rufa: 19' 05". Przechyl 1,5° w lewo.

Wywołujesz ludzi na pokład. Trzeba zdjąć trap, umocować go, założyć wzdłuż burt liny sztormowe, zabezpieczające od wypadnięcia. Umocować wszystkie ruchome przedmioty.

Wchodzi pilot. Holownik już ciężko dyszy przy burcie. Wszyscy na stacje manewrowe. Idziesz na dziób po górach koksu, słychać rozkazy: „podać hol z ru-

ły, puścić liny". Dźwięczny dzwonek telegrafu maszynowego przeciął powietrze i kadłub wolniutko odsuwa się od nabrzeża. Słychać, jak śruba holownika tłucze krę. Mijacie latarnie wejściowe do portu, holownik puszcza linę i daje trzy długie sygnały syreną. Statek odpowiada na pożegnanie. Trzykrotnie oddzwoniono manewry do maszyny i cała naprzód. Jeszcze tylko zwinąć liny, przymocować do bębnów, nakryć pokrowcami, zabezpieczyć kotwice i schodzisz do kabiny. Jest trzecia godzina, o szóstej musisz znowu wstać. W morzu będzie trochę cieplej, bo woda nie jest zamarznięta i promieniuje nieco, ale wiatr północno-wschodni da się jeszcze we znaki.

Wstałeś zziębnięty, niewyspany, wchodzisz na mostek, wiesz, że trzeba uważać i sprawdzać, bo koks zmienia dewiację statku. Masz przed sobą sześć godzin służby. Za rufą widać jeszcze błyski latarni. Patrzysz na zegar w nawigacyjnej. Już minuta wachty przeszła. Szybko przeliczasz w myśli — jedna trzystasześćdziesiąta, minutę później już jedna stoosiemdziesiąta minęła. Pięć minut później zostało tylko siedemdziesiąt jeden siedemdziesiątych drugich. Włóczysz się po świeżym powietrzu zataczając się ze zmęczenia. Nie można zresztą stać wewnątrz mostku, bo szyby zamarznięte, nic nie widać, a jesteś tu po to, aby na wszystko i stale uważać. Godzina ósma. Zostało jeszcze tylko dwie trzecie. Messboy przynosi gorącą kawę z mlekiem, chleb i kawał gorącej dymiącej kiełbasy na talerzu. Jedzenie sprawia przyjemność. Cieplej w środku, mniej spać się chce. Wiatr północno-wschodni, siła pięć. Bryzgi wpadają na koks — wiadomo, że podczas mrozu to paskudna rzecz, wszystko zamarznie i zespoli się w żelazo-beton. Dreszcze wstrząsają ciałem. To z niewyspania. Ubrany jesteś ciepło, ale niewyspanemu zawsze zimno.

Wreszcie zostaje tylko jedna siedemdziesiąta druga wachty. W dzienniku zapisujesz co potrzeba, wraz z sakramentalnym zwrotem: „Bryzgi fal wpadają na pokład i ładunek pokładowy", aby w razie czego winna była siła wyższa. Podpisujesz się. Godzina 12. Zmiana na ster przyszła, słychać „jedenaście nord ost" echo — „jedenaście nord ost". Minutę po dwunastej przyszedł cię zmienić. Zły jesteś bo jedną trzystasześćdziesiątą wolnego czasu ci ukradł.

Wpadasz do messy, pochłaniasz obiad i pięć minut później ogarnia cię miłe ciepło kabiny. Ciepło i jego przyjemność może odczuć tylko ten, kto zna mróz. Za chwilę zamieniasz się w kamień.

Przeszła tak druga i trzecia wachta. Zmieniałeś kursy wpisywałeś do dziennika i błąkałeś po mostku. Wieczorem odczytujesz komunikat radiowy o stanie lodu. „Sodra Kwarken: kra. Zatoka Gavle: żegluga możliwa tylko z lodołamaczem". Tam jest stały lód, w którym rynnę żeglugową utrzymuje stalowy smok. Woda wydaje się gęsta, jak oliwa. Wiadomo, to małe igiełki lodowe zamarzającej wody. Zimny wiatr północno - wschodni wzmaga się. Tuż nad wodą unoszą się opary, które wiatr ciągnie, jak dymy jesienne po rannym polu. Na wodzie pokazują się już placki lodowe wielkości talerza, mokre, zielonobiałe. To kryształki lodu się zespalają. Przechodzi niska chmura, śnieg tnie twarz, zawiadamiasz kapitana, który przychodzi na mostek. Wachtowy stoi na drugim skrzydle mostku. Maszyna wolno naprzód i dźwięk syreny rozdziera co chwilę powietrze. Słychać niski basowy ton jakiegoś motorowca z dziobu, z lewej. Tyle miał czasu aby tędy przepłynąć — to właśnie teraz, gdy zła widoczność i niebezpieczne miejsce, tu koło Understen, musi buczeć. Wolno mija po lewej burcie, potem słychać róg sygnału mgłowego latarni. Kurs north, a za chwilę wiatr przepędza chmury i widać gwiazdy jak diamenty na ciemno szafirowym atłasie nieba. Określasz bardzo skrupulatnie pozycję, bo wszystkie znaki nawigacyjne z powodu lodu zdjęte, a tu mielizn i skał wokoło dużo. Lód uformował się już w koła dwumetrowej średnicy i płynie całymi ławicami, słychać tarcie kry o burtę. Biel kruszy się przed dziobem, widać znowu wolną przestrzeń, a godzinę później tylko białe pole przed statkiem. Zwolniono bieg, aby nie uderzyć za mocno o twardy lód, o którym nic nie wiadomo. Statek ten nie jest budowany na lody. Żeby tak na którymś silnym, nowoczesnym parowcu, to dodałoby się jeszcze obrotów.

Lód rozstępuje się przed dziobem. „Cała naprzód", słychać tarcie i tłuczenie kry o burtę, jakby ktoś pustą beczkę toczył po kocich łbach. Wreszcie tarcie staje się coraz silniejsze, lód coraz twardszy i stalowy kadłub z sykiem staje nieruchomo. „Cała wstecz"; nic, kry z tyłu już się zamknęły i zamarzają. Trzeba czekać na lodołamacz. Określasz pozycję i piszesz w dzienniku: „23.15 statek utknął w stałym lodzie, pozycja: długość... szerokość... Zawezwano lodołamacz". Zwalniasz jednego marynarza do kubryku. Przecież sternika nie potrzeba. Sam wałęsasz się po mostku.



„...to lodołamacz z konwojem. Jeden statek blisko drugiego, tak aby kry się nie zamknęły...

✱

Jakieś dziwne i tajemnicze rzeczy się dzieją. Lód koło statku przybiera raz różową, raz żółtą barwę. Patrzysz.

Niebo całe w płomieniach, wspaniała zorza polarna wysyła swe delikatne promienie w przestrzeń. Na północy, nad lodem, horyzont prawie czarny, niebo jak atrament. Wyżej ogromne żółte półkole, o tak subtelnej i przezroczystej, tęczowej barwie, że trudno sobie coś piękniejszego wyobrazić. Coś, jakby tęcza dziesięciokrotnie szersza. Powyżej tej smugi, biegające promieniście kolory. Przeważnie żółte, żółto-zielone, różowe i czerwone. O, tam z prawej wytryska żółta smuga i biegnie przez strop niebieski, gdzieś na południe. Znowu różowa, u góry czerwień krwawi, na lewo drga piękny zielony płomień. Kolory zmieniają się szybko, jeden przechodzi w drugi. Nie można się połapać, jak i gdzie jedne giną, a drugie zajmują ich miejsce. Widać szybkość światła, można dostrzec bieg promieni w przestrzeń. Statek i całe jego otoczenie zdaje się świecić, coś jakby rezonans, wszystko oświetlone zagadkowym światłem. Widać tajemnicze cienie na pokładzie, raz z tej, raz z innej strony. Oczu od nieba nie można oderwać i dopiero teraz uświadomiłeś sobie, jak subtelne i delikatne jest to światło, gdyż widać na wylot gwiazdy, Polarną, Wielką Niedźwiedzicę, nawet maleńką Mirzę koło Mizar.

Z żalem stwierdzasz, że światła zaczynają przygasać. Już niema tych krwistych i zielonych kolorów, przeważa żółty. Zorza cofa się na północ jak ślimak do skorupy i po chwili zostaje tylko lekkie żółte rozjaśnienie. Zdaje ci się, że straciłeś coś bardzo kochanego. Wiadomo, że pogoda się pogorszy, będzie silny, mroźny wiatr północny. Zawsze tak bywa po takiej intensywnej zorzy.

Północ. Kończysz wachtę, kładziesz się do koi, ale mimo zamkniętych powiek, widzisz biegające promienie. Śnisz później, że wędrujesz na tym właśnie żółtozielonym pod Mleczną Drogą.

Rzeczywiście na drugi dzień wiatr wzmógł się. Świszcze w wantach, a statek, jak granitowy posąg stoi w lodzie, ani drgnie. Łamacz lodu zajęty gdzie indziej, jak tam skończy — przyjedzie. Określasz pozycję i stwierdzasz, że różni się od nocnej, o dwie mile w kierunku południowo-zachodnim. Paskudnie. Posąg granitowy się nie ruszył, ale cokół-lód przesuwa się stale. Wiatr północno-wschodni znosi go w stronę brzegu. Na mapie widać, że w tym kierunku, sześć mil od statku jest Argosgrund, skała 2.6 m pod powierzchnią wody, a tu nawet drgnąć nie można. Ruchomy lód przeciągnie statek ponad nią i tylko dno zostanie odcięte, a gdy lód obruszy się i popęka — to jak siekiera w wodę.

Wieczorem, do skały zostało trzy mile. Nadano depeszę po lodołamacz. Przyjdzie w nocy. Po kilku godzinach — idzie, zdala widać światła pozycyjne. Przechodzi kilka metrów od burty. Kra pryska mu przed dziobem, jak cienkie szkło. Krzyczą z mostku, żeby iść rynną, on zabierze jeszcze inne statki i wróci.

Maszyna „Cała naprzód". Słychać tarcie lodu i chrobotanie śruby o kry. Rynna szeroka jakieś trzydzieści metrów. Kra zdołała się już zamknąć i statek płynie z trudem jedną, dwie mile, potem stop. Znowu uwięzieni. Szczęście, że przeklęta skała już z boku. Jak będzie znosiło, to na głęboką wodę.

Statek stoi. Świt. Kilkaset metrów przed dziobem z jakiejś przerębli wylazła foka, leży na lodzie i przypatruje się. Zobaczyła coś niebezpiecznego, bo jeden zwinny ruch i już jej nie ma.

Za rufą widać małe czarne punkciki. To lodołamacz z kon-

wojem. Jeden blisko drugiego, tak aby kry się nie zamknęły, ale aby nie uderzyć w rufę poprzednika. Przechodzą koło burty, statek włącza się w rynnę i naprzód. Słychać z tyłu pięć krótkich dźwięków syreny. To ostatni utknął i gwiżdże „I want assistance". Lodołamacz zawraca w miejscu, przepływa wzdłuż burt, opływa biedaka naokoło, kruszy lód i ogromna ciemna masa, z dziewięciu tysiącami koni maszyny, wraca na czoło. Dla niego nie ma tutaj przeszkód.

*

Cieszą się wszyscy, że już port, odpoczną sobie.

Po obiedzie statek dopływa do basenu. Cumowanie. Dziób dochodzi delikatnie do mola, podano szpring i przednią linę, która ciągnie go w prawo nie odrywając od nabrzeża tak, aby nie wpuścić kry. Zdaje się, że już wszystko w porządku, gdy od rufy kra pędzi między molo a burtę, rozpychając się jak niesforny tłum.

Śruba pracuje, chce ją wypędzić. Statek manewrowany sterem odchodzi rufą od brzegu, to znowu naciska, wyrzuca lód. Już prawie czysto, gdy gdzieś spod dna wysunęły się cztery ogromne białe bryły i znowu nie pozwalają się dołożyć. Najlepiej wysunąć je bosakami za rufę. Wreszcie czysto i statek stoi. Krany stoją gotowe, aby rzucić się na koks, bo z powodu lodu i utrudnionej żeglugi, brakuje tam w hutach.

Odprawa celna, przybycie maklera. Za godzinę zaczynają wyładunek. Znowu trzeba być na pokładzie, a nad ranem odkrywanie luków.

Odprawa skończona, zaczynają. Ogromna paszcza chwytaka bije o powierzchnię koksu, ślizga się i nic nie złapawszy zamyka. Kranista podnosi zamknięte szczęki do góry i całym ciężarem wali o koks, raz koło razu. Pękło, potłukł, nabrał pełny pysk i sypie na wagon. Robotnicy kilofami rozbijają dalej.

Stoisz na przednim pokładzie, drugi oficer na tylnym, uważając aby nie zrobiono jakiej szkody.

Wyładunek trwa trzy dni, a następnie statek podstawiono pod rudę. Trzeba załadować 2 700 ton. Pójdzie to prędko, bo na objętość tego niewiele. Pogoda paskudna, śnieżyca, wiatr tnący w twarz i mróz.

Znowu zakrywanie luków, zakładanie lin, opatrywanie rur i wszystko gotowe. Łamacz lodu już czeka. Równocześnie wychodzą trzy statki. Znowu darcie farby przez lód, aż do błyszczącego metalu, łoskot śruby o krę, wreszcie przestrzeń otwartej wody. Wiatr ENE, mróz 18° C. Statek płynie między lądami; nie jest jeszcze źle, choć porywiste podmuchy pędzą krople wody na mostek. Czuć uderzenie kulek lodu o nadbudówkę mostku.

Wreszcie latarniowiec Svenka Bjorn i decydujecie płynąć na Stora Karlso, za lądem. Wiatr siły 8. Ostry śnieg kluje twarz, jak rozpalone żelazo. Fala z lewej wlewa się na pokład. Wszystko marznie. Widać jak powoli na pokładzie, lukach i na wantach osiada lód, warstwa po warstwie. Koło syreny, którą daje się sygnały podczas śnieżycy, uformowała się bryła lodu metrowej średnicy, a ostre sople wskazują z wiatrem na zachód.

Znowu, po przemarznięciu, odczuwasz przyjemne ciepło kabiny, tylko nogi jakoś nie chcą się rozgrzać.

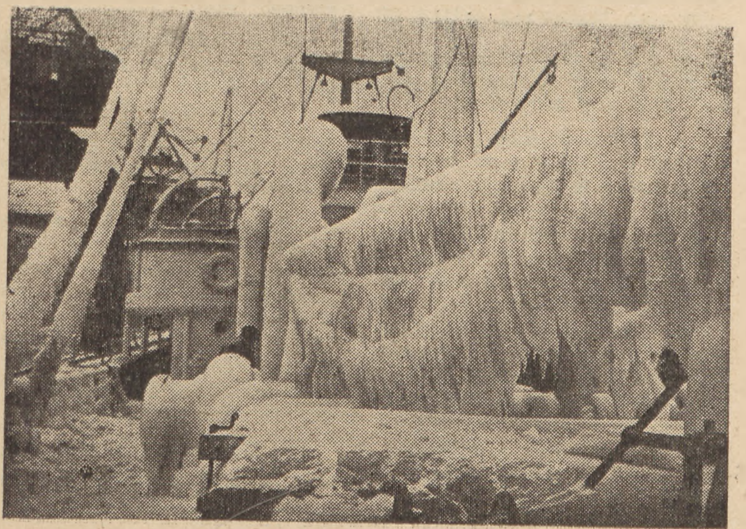
Od Hoborga kurs prawdziwy SE. Wiatr z lewej burty, nieco z przodu. Ląd nie chroni już od naporu fal. Statek kołysze się 40 st. w prawo i lewo. Każda fala zostawia nieco swego ciała na pokładzie. Czuć że statek ciężeje, bo trudniej unosi dziób. Słychać jakiś dziwny szum i łoskot, jakby kamienie toczyły się po zboczu pustej przestrzeni.

Przechyły w prawo 45 w lewo 30. Ruda częściowo się przesypała. Po przyjściu do portu będzie statek leżał kilka stopni w prawo.

Liny mają już obecnie pół metra średnicy. Na dziobie winda kotwiczna i bębny z linami tworzą jedną górę lodu, a przednia ściana mostku jest zupełnie zleniona z drugim lukiem. Okna sterówki są pokryte lodem. Trzeba stać na zewnątrz. Tak przez całą noc lód narasta. Wreszcie na pokładzie nie można nic odróżnić, wszystko stopione w biało-zieloną masę.

Minięto nareszcie Hel, fala przestała pryskać. Trzeba odbić przynajmniej lód z wind manewrowych i przygotować kotwicę. Cała załoga na dziobie kuje jak dzięcioły. Później zapalono pod windą pęk starych pakuł, polanych naftą. Puszczono parę na windy. Słychać charakterystyczne strzelanie w rurach, jakby pękanie, a koło windy unoszą się obłoki — ruszyła. Bosman włącza kotwicę, szarpie na parze do góry, opuszcza w dół, ale ani drgnęła. Wiadro gorącej wody, wlane do kluzy, rozluźnia lodowy, równy stalowemu chwyt. Kotwica została opuszczona półtora sążnia, hamulec zakręcony, bęben wyłączony — gotowa do rzucenia. Winda dymi na małych obrotach, aby nie zamarzła. Pilot: znowu dwie godziny cumowania na mrozie, bo i tu trzeba krę odrzucić. Idziesz na molo zobaczyć zanurzenie. Z zachwytem patrzysz na statek, który wygląda jak czarodziejski kryształ, wydobyty przez olbrzymów z jakiejś podziemnej groty lodowej. Trudno sobie wyobrazić, że to było niedawno stalowym, malowanym kadłubem. Maszt i wanty tworzą potężne słupy lodowe. Patrzysz chwilę na to cudo, a potem wracasz na pokład, bo wiesz, że czeka ciężka praca.

...statek wygląda jak czarodziejski kryształ, wydobyty przez olbrzymów z jakiejś podziemnej groty lodowej...





...kra pryska mu przed dziobem, jak cienkie szkło...

Teraz wszyscy do pracy, do odkrywania ładowni skutych potężnym lodowym uściskiem. Zaczęto od trzeciej i czwartej, które są mniej oblodzone, więc szybciej będą gotowe do wyładunku. Rzeczywiście kilka godzin później krany zaczęły swą pieśń elektrycznych motorów. Kazałeś napuścić trzeci i czwarty balast. Cała załoga pokładowa z oficerami na przedni pokład. Lód posypany czerwoną solą, stał się porowaty, jakieś dziury w nim się porobiły. Zaczynacie powoli, cal po calu odbijać lód z luków, z wind ładunkowych, bomów. Łzy płyną z oczu, nos trzeba co chwilę rozcierać, ziąb ciągnie przez buty, aż gdzieś do serca. Jedynie tylko spod czapek płynie pot. Wreszcie brezent oczyszczony, liny, którymi był związany, twarde jak stalowe druty, trzeba siekierą przecinać, gdyż nie można ich ani rozwiązać, ani wyciągnąć z pierścieni. Brezentów zwinąć nie można, nie dają się — sztywne jak blacha. Przeciśnięto w środku pod nimi, w poprzek, listwę drewnianą, za nią strop, który założono na hak i wolno windą do góry. Podniósł się brezent, ale ledwie załamał w miejscu uchwytu i tworzy sztywny stożek. Bom odciągnięto do burty, szersztoki wyjął kran. Pół godziny odpoczynku i do roboty na pierwszy luk. Pot leje się wzdłuż grzbietu, a w ręce i nogi gryzie mróz.

Wreszcie po 26 godzinach pracy cały statek gotowy. Kto nie pływał w lodach, temu trudno sobie ten trud wyobrazić. Przemęczeni ludzie walą się do koi, tylko jeden, widocznie gorący chłopak wychodzi na ląd. Niech idzie. Może tam czeka go ktoś, kto pomoże mu zapomnieć o mrozie, pracy i trudach.

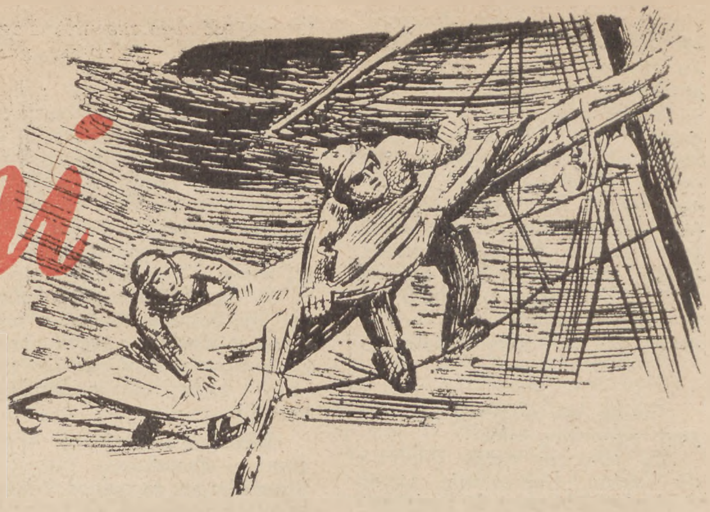
Z przyjemnością myślisz, że pójdziesz do domu. Czeka cię tam ciepła wanna i czysta pościel. W kabinie, jednak ogarnia cię ciepło w swe ramiona. Zapominasz o wszystkim, w ubraniu i w butach kładziesz się na kanapce i nakryty kożuchem śpisz, nic nie śniąc.

Może zresztą śniły ci się jakieś słoneczne wyspy Pacyfiku, może statki zamarznięte w lodach, oświetlonych zorzą, ale nic nie pamiętasz.

TADEUSZ JASICKI

D. ŁUCHMANOW

Pod żaglami



...przyparłszy się ze wszystkich sił ciałem do rei...

(dokończenie)

Przepływawszy po wszystkich oceanach i morzach 40 lat, Łuchmanow zostaje w roku 1924 dyrektorem technikum morskiego w Leningradzie, a w roku 1926 otrzymuje rozkaz wypłynięcia na szkolnym statku radzieckim „Towarzysz", który był wtedy w Murmańsku, w podróż z uczniami do Argentyny.

Oto fragmenty z tego rejsu.

✱

Norweskie brzegi przy zachodnich wiatrach, bardzo są niebezpieczne dla dużego statku żaglowego. Są one skaliste, obrywiste, usypane głazami i głęboko pocięte wąskimi, krętymi fiordami. Golfstrom kierujący się wzdłuż tych brzegów ku północy przebija się wśród przypływów i odpływów tworząc silną falę powrotną. Za najniebezpieczniejszy z tych powrotnych prądów uważa się Malstrem u wysp Lofockich.

11 lipca barometr znów zaczął opadać, co zwiastowało silny sztorm. Walczyliśmy z nim dwa dni.

Siła wiatru dochodziła do dziesięciu stopni skali Beauforta. Olbrzymie fale niebieskiego koloru z szeroką frędzlą szumiących grzebieni z łoskotem pędziły na statek i od czasu do czasu wpadały na pokład. Mostek kapitański był zalany wodą. Statek kładło do 40 stopni pod wiatr i 25 stopni z wiatrem. Nie można było stać, nie chwyciwszy się poręczy.

Mimo to kołysanie statku było równomierne, a uderzenia fal w burtę, chociaż okrutne, niczego nie łamały i nie zrzucały.

Od 69 równoleżnika odrzuciło nas na cały stopień ku północy, a 16 lipca znaleźliśmy się na tym samym równoleżniku na którym byliśmy 10, za to jednak udało się nam posunąć półtora stopnia na zachód.

Dowództwo pracowało razem z uczniami nie żałując rąk. Na wysokości dwudziestu — trzydziestu metrów nad pokładem, oparłszy się o podwieszone pod rejami specjalne stalowe liny zwane pertami, przyparłszy się ze wszystkich sił brzuchem i piersiami do rei i wsunąwszy ręce w specjalne żelazne pierścienie, ludzie mocowali, oddawali, przywiązywali, odwiązywali i zmieniali żagle. Namoknięte, nadęte od wiatru, twarde jak blacha płótno żaglowe, wymagało niezwykłych sił. Krew sączyła się spod paznokci. Skóra pękała na dłoniach i przegubach palców. Naoliwione nieprzemakalne kurty i włożone pod nie waciaki i ubrania nie chroniły od deszczu. Na rejach trzeba było pracować na wpół leżąc; wiatr zadzierał poły ubrania na szyję, a zimny deszcz chlapał po plecach i przenikał nawet w nieprzemakalne rybackie buty.

Nikt jednak nie szemrał ani nie narzekał.

Cieszyłem się, że pierwsze sztormy przechodził „Towarzysz" przy niezachodzącym polarnym słońcu i mętnym, jednak nieustannym świetle.

Szliśmy lawirując i pomimo stałej pracy przy uprzątaniu i zmianie żagli, trzeba było co pewien czas wzywać wszystkich na pokład dla dokonania zwrotu.

Skupiwszy się na pokładzie u brasów, przy skrzypieniu bloków, śpiewając i żartując ciągnęli chłopcy liny. A kiedy na pokład wtoczyła się fala, zakrywając ich dosłownie całych, oni tylko parskali i wesoło klęli stary ocean.

✱

Cudzoziemcy (Anglicy) podziwiali radziecki statek i jego załogę. Najdziwniejszym było dla nich to, że wszyscy wzajemnie tytułowali się „towarzyszami" i że mimo bezpośrednich i przyjacielskich stosunków między dowództwem statku a uczniami wspólnie spacerującymi i jedzącymi posiłek — na statku w czasie zajęć panowała ścisła dyscyplina i wszystkie polecenia starszych oficerów lub podoficerów wykonywane były natychmiast, bez gadania, dokładnie. Wkrótce byliśmy znani wszystkim mieszkańcom Southampton jako „towarzysze" z „Towarzysza".

✱

W Funchal na Maderze, koło hotelu do którego skierowaliśmy się na kolację, spotkał nas kapitan portu. Twarz jego była nieco przerażona.

— Bardzo mi przykro — powiedział ściskając nam ręce — muszę jednak panom oświadczyć niemiłą wiadomość. Meldowałem gubernatorowi o wspaniałym stanie statku, dyscyplinie i znakomitym wrażeniu, jakie na mnie zrobiła załoga, lecz gubernator obawia się propagandy i wysłał w waszej sprawie depeszę do Lizbony. Na wszelki wypadek polecił on policji by was śledziła i przy najmniejszym incydencie natychmiast mają ustać wasze stosunki z lądem.

Zacząłem go uspakajać, że poza nauką pływania, nasz statek nie ma żadnych innych celów.

Zostaliśmy na Maderze tylko po to, by dać wypoczynek załodze i zaopatrzyć się w świeżą wodę przed długą podróżą oceaniczną. Za sprawowanie się załogi na brzegu odpowiadam całkowicie. Zresztą nie będziemy tu dłużej niż trzy dni.

Kapitan portu kiwnął głową:

— Nie znam treści depeszy wysłanej przez gubernatora, ale on bardzo jest zatrwożony.

— Sądzę, że jutro rano po otrzymaniu raportu od komendanta policji trwoga jego zmniejszy się.

Wieczorem przyjechał motorówką kapitan portu. Po jego smutnej twarzy poznaliśmy, że stało się coś przykrego.

— Panowie — powiedział rozkładając ręce — gubernator otrzymał odpowiedź z Lizbony: nie wolno wam wychodzić na brzeg.

— Pozwoli pan, czy były jakieś skargi na nas? Czy nasi ludzie zachowali się nielojalnie?

— Nie było żadnych skarg i gubernator mówił, że wasza załoga zachowuje się na brzegu tak jak żadna załoga jakiegokolwiek innego statku, jednak... takie jest zarządzenie Lizbony.

✱

Przybliżaliśmy się do celu naszej podróży. Pogoda była wspaniała i życie na statku płynęło spokojnie.

Pewnego dnia około czwartej po południu, kiedy mieliśmy przychylny wiatr i „Towarzysz" powoli posuwał się na południe, na baku odezwał się trzykrotnie dzwon i marynarz stojący „na oku" krzyknął:

— Dym na kursie!

Szybko poprzez obłoczek dymu, widoczna stała się sylwetka dwukominowego pasażerskiego statku. Statek wziął kurs nieco w prawo, by dać nam drogę i podniósł banderę włoską. Poszło w ruch radio. Statek okazał się włoskim pospiesznym pocztowcem. Szedł z Buenos Aires ze zwykłymi pasażerami pierwszej klasy i tysiącem robotników wracających z robót sezonowych do domu. „Włoch" był już tak blisko, że można było rozróżnić ludzi znajdujących się na wszystkich jego pokładach.

Nagle skierował się w lewo. Co to znaczy?

Zbliżywszy się równolegle do nas dał trzy krótkie gwizdki, co oznacza pozdrowienie. Rufowa bandera włoska powoli opuściła się witając naszą wielką czerwoną banderę, którą na to spotkanie specjalnie podnieśliśmy pod gaflem.

Odpowiedzieliśmy natychmiast, a z pokładu statku dobiegły nas okrzyki:

— Niech żyje Rosja! Niech żyje Związek Radziecki! Szczęśliwej podróży towarzysze Rosjanie!

„Juliusz Cezar" tak szybko przeszedł koło nas, że nie zdążyłem się zorientować, czy razem z „trzecią klasą" krzyczeli i czcigodni pasażerowie pierwszej klasy, zauważyłem jednak, że machali czapkami i chusteczkami na wszystkich pokładach nie wyłączając mostku kapitańskiego.

Opracował J. Michalski
Ilustrował C. Zborowski



...silny sztorm. Walczyliśmy z nim dwa dni...

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (4)

TEMAT IV

PRACA ZAŁOGI

W tym numerze zajmiemy się pracą na statku. Dla większości Czytelników temat to szczególnie bliski, bo zamierzają zostać marynarzami. Nie jest to jednak temat łatwy, ze względu na trudność znalezienia odpowiednich materiałów informacyjnych. Damy sobie jednak radę.

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

Na szczęście nie trzeba ich szukać daleko. Wystarczy cofnąć się o kilka stron wstecz i wczytać się w fragment opowieści o statku „Derbent". Wczytajcie się też uważnie w opowiadanie o „rzeczywistości" życia marynarskiego. Przyjrzyjcie się również chłopcom na „Beniowskim", którzy szkolą się na marynarzy.

Czy to wystarczy? Zapewne niektórzy z konieczności będą musieli na tym poprzestać i nie zdobędą wszystkich wiadomości, które należałoby zebrać wg planu podanego poniżej.

Tym wszystkim, którzy zdobędą się na większy wysiłek celem zaspokojenia własnych zainteresowań, wskazać można następujące dostępne źródła;

a) Artykuły w **„Młodym Żeglarzu"**:
„Załoga hotelowa" w n-rze 1/2 ze stycznia 1949 r.,
„Załoga maszynowa" w n-rze 3 z marca 1949 r.,
„Załoga pokładowa" w n-rze 5 z maja 1949 r.

b) W najświeższym, styczniowym n-rze **„Morza i Marynarza Polskiego"** z r. 1950 znajdziecie popularny artykuł o dyplomach oficerów w polskiej marynarce handlowej.

c) Koniecznie przeczytajcie cały **„Statek Derbent"**, jeśli do tej pory nie znacie tej godnej polecenia książki, która wprowadza nas na pokład radzieckiego statku i przesuwa przed oczyma film o tym, jak rozlazła załoga dzięki współzawodnictwu pracy stała się zwartym, bohaterskim zespołem.

d) Ostatnie „źródło" jeszcze nie jest gotowe, ale już z tego, co się ukazało, widać, że będzie to wierny obraz współczesnego życia marynarskiego. Chodzi tu o powieść-reportaż Tadeusza Kwiatkowskiego pt. „Atlantyk", którą drukuje obecnie w odcinkach **„Dziennik Bałtycki"** wychodzący w Gdyni. Tematem powieści jest rejs polskiego statku z Ameryki Pd. do Gdyni z pasażerami-reemigrantami, powracającymi do kraju. Jeśli w Waszym mieście zauważycie w kiosku „Dziennik Bałtycki" — przeczytajcie na próbę choć 1 odcinek. Może akurat natraficie na jakąś charakterystyczną scenę z życia i pracy załogi.

Już na podstawie źródeł a) i b) będziecie umieli odpowiedzieć na poniższe pytania

JAK UPORZĄDKOWAĆ WIADOMOŚCI?

I. OGÓLNE WARUNKI PRACY MARYNARZY.

Dlaczego marynarzom stawia się specjalne wymagania co do stanu zdrowia?

Jakie to są wymagania?

KURS TRWA...

A GDZIE OMÓWIENIE III TEMATU?

Przywykliście znajdować w każdym numerze omówienie poprzedniego tematu i zadań kursu korespondencyjnego. Ten numer ukaże się jednak z druku nader wcześnie, bo w połowie grudnia i dojdzie do Waszych rąk gdzieś około Świąt. Nie można więc w nim podać omówienia zadań III tematu, skoro termin nadsyłania rozwiązań upływa 31 grudnia. Odkładamy to do następnego numeru.

CO PRZYNIESIE V TEMAT?

Przypuszczać można, że gdyby wszyscy uczestnicy kursu korespondencyjnego zebrali się na naradę — to wybór V tematu padłby na rybactwo morskie. Przecież to jedno z ważniejszych zagadnień naszej gospodarki morskiej. Przygotowaniem do niego będzie komplet 4 numerów „Żeglarza", który otrzymali starzy uczestnicy kursu korespondencyjnego oraz otrzymują nowoprzybywający w ciągu grudnia, o ile starczy zapasu, przydzielonego przez PCWM. Wiele wiadomości z dziedziny rybactwa morskiego zawiera również nr 4 (kwietniowy) „Młodego Żeglarza". Cenna też jest książka Kulikowskiego „Rybołówstwo morskie".

WYNIK ANKIETY

Pogawędzimy teraz o wynikach ankiety pod hasłem „Co myślę o kursie korespondencyjnym".

Ogromna większość jest zdania, że wszystko jest w porządku. Są jednak uwagi, nad którymi trzeba się zastanowić. Piszecie, że na formularzach mało jest miejsca na odpowiedzi — ale też prosicie, żeby zadań było więcej. Miejsca jest niewiele — to prawda. Nie trzeba przecież podawać całości obliczeń, czy rozumowań — wystarczy sam wynik, a ten zawsze się zmieści. Nauczcie się formułować myśli krótko i zwięźle. Z drugiej znów strony 5 zadań to maksimum, jakie wejdzie na kartę pocztową, a wiecie już, że format ten został wybrany celowo i nie będzie zmieniony.

Są głosy, żeby w numerze podawać gotowe odpowiedzi na pytania umieszczone w dziale „Jak uporządkować wiadomości". Mijałoby się to z celem kursu, który ma pobudzić do szperania w piśmiennictwie morskim i zapoznania się z tym, co już napisano. Komu się nie udało nic przeczytać — musi cierpliwie zaczekać do następnego numeru, gdzie znajdzie streszczenie najważniejszych wiadomości. Ucierpią jednak na tym jego rozwiązania zadań.

Wreszcie niektórzy z Was wysuwają bolączkę, że nie mogą znikąd dostać wskazywanych źródeł. Trudna na to rada. Uniwersalnym źródłem jest komplet „Młodego Żeglarza" z r. 1949, który można zamówić w administracji (adres na 23 str., cennik na 24 str.). Gdy brak Wam pieniędzy — spróbujcie namówić kierownictwo najbliższej świetlicy lub biblioteki (np. szkolnej), żeby sprowadziło „Młodego Żeglarza" lub inne wydawnictwa wskazywane jako źródło wiadomości o morzu.

NA ZAKOŃCZENIE

Nie przeoczcie artykułu „Zostanę pracownikiem morza" i zapiszcie się do Koła Przysposobienia Marynarskiego „SP" w najbliższej Komendzie Miejskiej lub Powiatowej, jeśli nie zrobiliście tego dotychczas.

Na świeżym formularzu znowu jest miejsce na krótkie i istotne zapytanie w sprawach kursu lub szkolnictwa morskiego lub na uwagę o kursie. Nie pytajcie się o to, o czym już pisaliśmy i zostawcie miejsce puste skoro nic nie macie do napisania.

OBJAŚNIENIA

OSTATECZNY TERMIN WYSYŁANIA ODPOWIEDZI I ZGŁOSZEŃ UPŁYWA 31 STYCZNIA 1950 ROKU.

Wszyscy ci, którzy już się zgłosili na korespondencyjny kurs przygotowawczy poradzą sobie bez trudu z wysłaniem niniejszego formularza. Nie potrzebują oni wypełniać rubryk zgłoszenia z informacjami personalnymi, gdyż to już raz zrobili. Po wpisaniu odpowiedzi i uwag o kursie dodają nazwę województwa, imię i nazwisko, adres własny i wysyłają formularz nalepiony na kartce pocztowej do „Młodego Żeglarza".

Natomiast zapisujący się po raz pierwszy powinni przed wysłaniem odpowiedzi i zgłoszenia zapoznać się z poniższymi objaśnieniami:

1. **Formularz odpowiedzi i zgłoszenia pomyślany jest tak, aby ułatwić pracę kierownictwu kursu. Miejsce na odpowiedź jest ograniczone, żeby się nie rozpisywać za szeroko, format jest ujednolicony i sprowadzony do rozmiarów karty pocztowej, aby sztywne jednakowe kartki dobrze się układały w kartotece. Przesyłanie formularza na kartce pocztowej na znaczek 15 zł i kopertę, a nam pozwoli uniknąć straty czasu na otwieranie kopert.**
2. **Jeżeli ktoś z Was jest w tak ciężkich warunkach, że nie może mieć na własność co miesiąc nowego numeru „Młodego Żeglarza" i będzie go czytał w świetlicy lub u kolegi, nie wycinając formularza — niech ponumerowane odpowiedzi prześle na karcie pocztowej, podając po stronie adresowej wszystkie dane zgłoszenia, rozmieszczone tak jak na właściwym formularzu. Zgłoszenia i odpowiedzi nadesłane w innej, niż opisana, formie, a zwłaszcza na arkuszach innego formatu nie są brane pod uwagę.**
3. **Odpowiedzi należy najpierw opracować na brudno, żeby uniknąć kreśleń i poprawek i dopiero po sprawdzeniu wpisać na formularzu pod pytaniami, starannie, czytelnie, atramentem.**
4. **Z kolei wpisuje się nazwę województwa, gdyż zgłoszenia segregowane są wg województw, nazwisko i imię, adres i dokładne dane personalne.**
5. **Formularz wycina się dokładnie wg linii i smaruje klejem roślinnym po całej powierzchni zadrukowanej niniejszymi objaśnieniami, doczytawszy je przedtem do końca. Inne kleje powodują zamazanie pisma na odwrocie.**
6. **Na zasmarowanym klejem polu czerwonym kładzie się kartę pocztową za 10 zł stroną przeznaczoną na korespondencję na klej i przykleja uważając, żeby lewa krawędź karty biegła dokładnie wzdłuż krawędzi pola czerwonego. Potem zagina się pozostałą lewą część formularza i nakleja na stronie adresowej na jej lewej połowie przeznaczonej na adres nadawcy.**
7. **Kartę adresuje się do „Młodego Żeglarza", Gdynia, Al. Zjednoczenia 3 „Kurs Przygotowawczy" i wysyła najpóźniej 31 stycznia 1950 roku.**

PRZECZYTAJCIE REGULAMIN KURSU OGŁOSZONY W DZIEWIĄTYM NUMERZE „MŁODEGO ŻEGLARZA".

Kto i jak często sprawdza stan zdrowia marynarza?

Jakie cechy powinien posiadać marynarz?

Na czym polega urok zawodu marynarskiego, a jakie są jego strony ujemne?

Czy marynarz może znaleść pracę na lądzie?

II. KWALIFIKACJE ZAWODOWE MARYNARZY.

Jakie szkoły przygotowują załogi niższe i oficerów dla polskiej floty handlowej?

Jakie stanowiska na statkach mogą zajmować absolwenci PSJ, jeśli nie szkolą się dalej?

Czy do uzyskania dyplomu oficerskiego konieczne jest ukończenie PSM?

Jakie stanowiska na statkach obsadza się posiadaczami dyplomów oficerskich?

Czy wymagania co do dyplomu zależne są od rodzaju i zasięgu statku i mocy jego silnika?

Jakie są dyplomy, co potrzeba do ich uzyskania i jakie dają uprawnienia?

III. NA CZYM POLEGA PRACA NA STATKU?

Na czym polega praca kapitana?

Na czym polega praca oficerów pokładowych?

Na czym polega praca starszego mechanika?

Na czym polega praca oficerów maszynowych?

Na czym polega praca radiooficera i elektrotechnika?

Na czym polega praca załogi pokładowej: co robi chłopiec pokładowy, młodszy i starszy marynarz, cieśla i bosman?

Na czym polega praca załogi maszynowej: co robi węglarz, palacz, smarownik, motorzysta?

Na czym polega praca załogi hotelowo-gospodarczej; co robi chłopiec kabinowy i kuchenny, steward, kucharz i starszy steward lub ochmistrz?

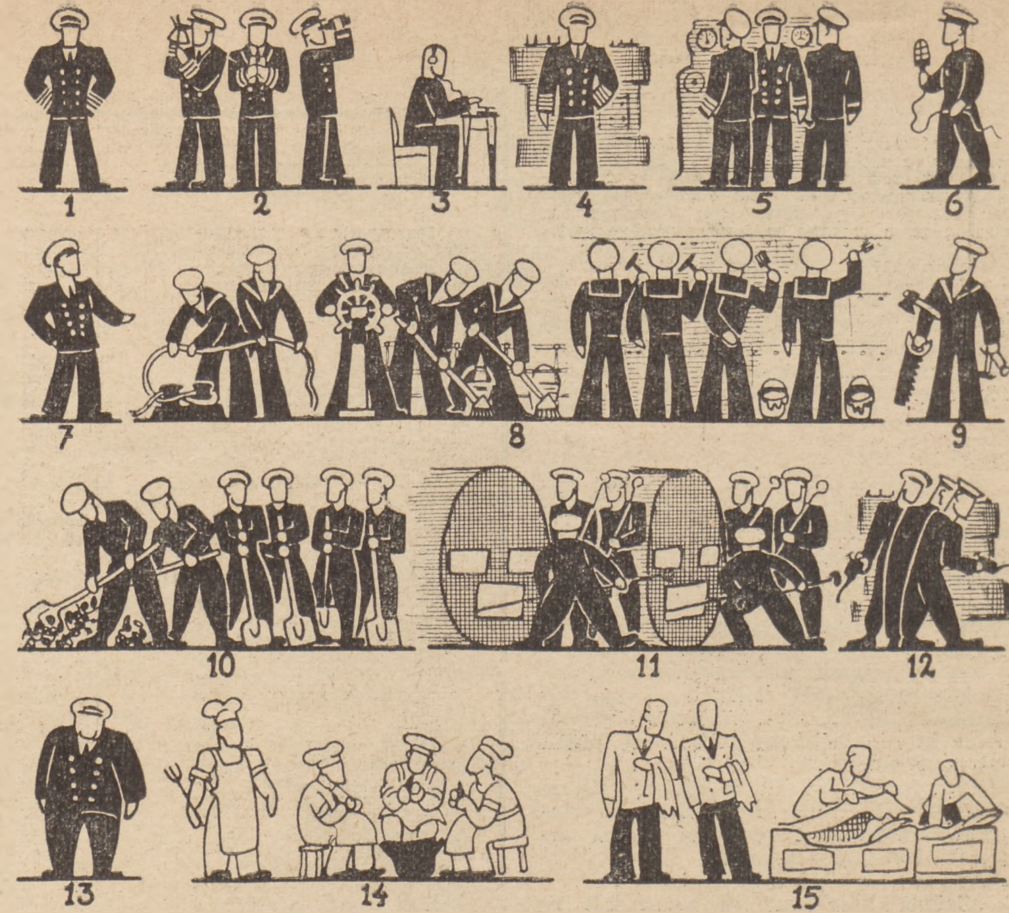
Na czym polega praca załogi hotelowej na statku pasażerskim?

IV. JAK MARYNARZE PRZYSPIESZAJĄ DROGĘ POLSKI DO SOCJALIZMU? (na podstawie lektury prasy).

Komu Polska zawdzięcza powrót floty handlowej do Kraju?

Jak współzawodnictwo załóg przyczynia się do rozwoju żeglugi?

Jakie osiągnięcia przyniósł system oszczędzania w flocie?



JAK WYKONAĆ ZADANIA?

W n-rze bieżącym wprowadzamy pewną nowość.

Ostatnie zadanie jest nieobowiązkowe. Kto nie będzie mógł dotrzeć do źródła wiadomości o dyplomach, wymienionego pod b) — może nie umieszczać odpowiedzi. Zadanie pierwsze w większości punktów będzie dostępne dla każdego, kto przeczyta bieżący numer „Młodego Żeglarza“ i choć trochę interesował się morzem, ale w 100% rozwiąże je dopiero ten, kto zajrzy do poprzednich numerów naszego pisma wyliczonych pod a). Patrząc na rysunek nie pomyślcie przypadkiem, że na statku handlowym oficerowie i marynarze noszą takie mundury jak tam narysowano. Zrobiono to celem ułatwienia Wam rozpoznania i podkreślenia różnicy między poszczególnymi stanowiskami. W rzeczywistości marynarze ubierają się po cywilnemu, a i oficerów rzadko kiedy ujrzymy w mundurach.

Zadania 2, 3 i 4 stanowią jedną całość opartą na prostym wyliczeniu odległości z mapy i znajomości takich pojęć, jak pojemność NRT, nośność itp., o czym niejednokrotnie wspominaliśmy w „Młodym Żeglarzu“ — nie będą więc chyba nikomu z kursantów sprawiać trudności. Z tematem IV są związane raczej luźno i zawierają powtórzenie poprzednich wiadomości.

1. Na rysunku powyżej widzimy 44-osobową załogę dużego parowca ugrupowaną wg. zajmowanych 15 stanowisk. Wymień te stanowiska i określ krótko, jakie zasadnicze funkcje wchodzą w zakres każdego z nich.

1. .... 2. ....
3. .... 4. ....
5. .... 6. ....
7. .... 8. ....
9. .... 10. ....
11. .... 12. ....
13. .... 14. ....
15. ....

2. Parowiec o pojemności 3080 NRT i nośności ogólnej 7200 ton (wraz z paliwem i zapasami) wyrusza w podróż z Gdyni do Buenos Aires z ładunkiem cementu (1 tona cementu w workach zajmuje 0,7075 m^3). Jego szybkość wynosi 12 węzłów, a zużycie węgla 30 ton na dobę. Ile węgla musi zabrać ze sobą, aby wystarczył na podróż w jedną stronę z 20 proc. rezerwy?

3. Ile cementu będzie mógł zabrać powyżej wspomniany statek, skoro oprócz węgla załaduje w Gdyni 140 ton wody słodkiej i żywności?

4. W jakim procencie przestrzeń ładowni nie zostanie wykorzystana w czasie tego rejsu?

5. Ile lat będzie miał wasz kolega, gdy otrzyma dyplom kapitana żeglugi wielkiej? Urodził się w r. 1933. Obecnie jest on uczniem IX kl., zapisał się do Koła Przysposobienia Marynarskiego „SP“, jest czynnym ZMPowcem, był już na brygadzie „SP“ w lecie, bierze także udział w kursie korespondencyjnym. Uczy się pilnie a zwłaszcza fizyki, matematyki, polskiego i nauki o Polsce Współczesnej. Niewątpliwie w r. 1950 dostanie się do Szkoły Jungów. (Odpowiedź nieobowiązkowa).

Uwagi o kursie korespondencyjnym lub zapytania na temat związany z kursem lub szkolnictwem morskim:.

4

....
województwo

nazwisko i imię

adres

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

(do wypełnienia dla zgłaszających się po raz pierwszy)

1. czy zamierza kandydować do szkolnictwa morskiego, do jakiej szkoły?

2. czy odpowiada wymaganiom co do zdrowia, wagi, wzrostu

3. czy należy do Koła Przysposobienia Marynarskiego „Służba Polsce“ i jakiego?

4. data urodzenia:

5. do jakiej szkoły i której klasy uczęszcza lub w jakim zawodzie pracuje?

6. zawód ojca (matki), jeśli rolnik — ile ha ziemi?

NA MORSKIM HORYZONCIE

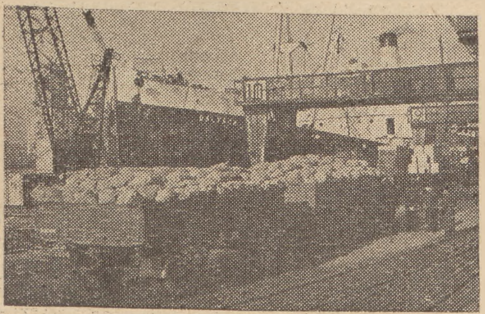
STATKI I ŻEGLUGA

W październiku Polska Flota Handlowa wykonała plan przewozów pasażerskich w 145 proc. zaś plan przewozów towarowych — w 111 proc. Za okres dziesięciu miesięcy bieżącego roku, plan przewozów pasażerskich wykonany został w 111 proc. a przewozów towarowych — w 109 proc.

Kapitan statku „Kołobrzeg" — Ławrynowicz — podał, że w czasie jednego z ostatnich rejsów tego statku z Gdańska do Rotterdamu — w czasie gwałtownego sztormu — uszkodził się ster co groziło bardzo poważnym niebezpieczeństwem zarówno jednostce, jak i załodze. Wtedy bosman statku Antoni Furmankiewicz w warunkach przekraczających niemal możliwości ludzkie — przeprowadził naprawę steru pod wodą. Oprócz bosmana Furmankiewicza — przy naprawie steru wyróżnili się — III oficer Jan Michalak i st. mar. Bogusław Langowski.

STOCZNIE

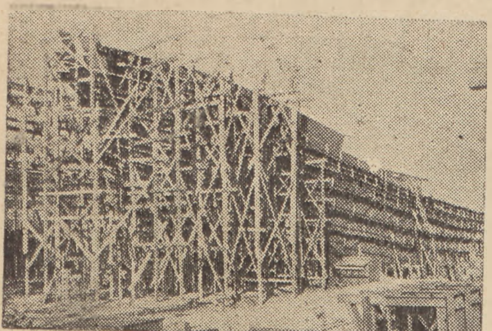
Statek żeglugi przybrzeżnej „Anna" — wydobyty w końcu listopada przez ekipę ratowniczą GAL i osadzony przejściowo na mieliźnie w pobliżu gdyńskiej plaży — po uruchomieniu przez nurków, oraz po wypompowaniu z jego wnętrza wody — został odholowany na Stocznię Gdyńską, gdzie będzie zadokowany. Po remoncie kadłuba — „Anna" poddana zostanie kompletnej przebudowie, która przywróci jej dawny, przedwojenny wygląd — zgrabnego stateczku wycieczkowego. Jak wiadomo — podczas wojny Niemcy przebudowali „Annę" na holownik. W tym charakterze, pod nazwą „Wilk", służyła ona w latach 1946—47 razem z innymi



Co roku jesienią wywozimy za granicę znaczne ilości cebuli. Na zdjęciu — transport eksportowej cebuli w porcie gdyńskim.

jednostkami floty pomocniczej. Przywrócona żegludze przybrzeżnej nie zdołała aż do momentu wypadku zmienić sylwetki i nastąpi to dopiero teraz.

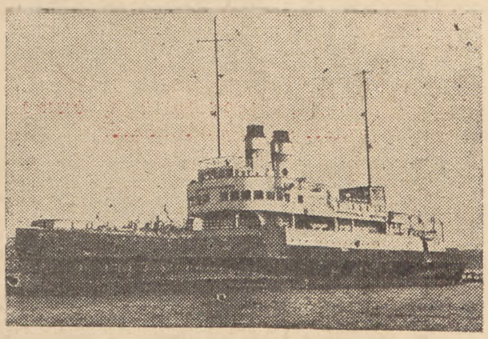
Jeśli już mowa o stoczni gdyńskiej, która zaopiekowała się „Anną" — trzeba wspomnieć o pewnej grubszej sztuce wykańczanej obecnie przez tęże stocznię. Jest to jedyny polski pełnomorski prom kolejowy „Kopernik" (ex „Waza", ex „Kruszewski"). Dostaliśmy go w ramach odszkodowań wojennych, ale z racji swego wieku (r. bud. 1903) i zniszczenia nie nadawał się on do rozpoczęcia służby. Stocznia Gdyńska wzięła go w „obroty" — i oto w najbliższych dniach prom kolejowy opuszcza jej teren gruntownie odmłodzony. Dość powiedzieć, że prom stał ponad pół roku na doku i wymieniono w nim tyle części, iż w kadłubie zostało zaledwie ok. 30 proc. ze starego statku. Zmieniona zastała sylwetka zewnętrzna promu — zamiast dwóch piszczałkowatych kominków będzie



Rosną na pochylniach potężne kadłuby nowych naszych motorowców drobnicowych, typu „Lewant".

on miał tylko jeden. Wyposażono całkowicie wnętrze, przebudowywując je wg planów najzdolniejszych polskich architektów. Obok salonów i kabin pasażerskich, pomyślano również o komfortowych, dwuosobowych kabinach dla załogi.

Jest rzeczą ciekawą, iż prom, tak jak to bywa wszędzie, znajduje się pod zarządem i w eksploatacji kolei państwowych, które w tym celu stworzyły specjalne przedsiębiorstwo pod nazwą „PKP — Przedsiębiorstwo Pomocnicze Statek — Prom". Siedzibą przedsiębiorstwa jest chwilowo Gdynia, z chwilą jednak wykończenia promu przedsiębiorstwo przeniesie się za statkiem do Świnoujścia, gdzie już się budują od-



Już wkrótce obejmie służbę na trasie, Świnoujście — Trelleborg, prom kolejowy „Kopernik", gruntownie wyremontowany przez polskie stocznie. Na zdjęciu — „Kopernik" przed remontem.

powiednie pomieszczenia. „Kopernik" będzie na przemian z promami szwedzkimi obsługiwał połączenie kolejowe Stockholm — Warszawa, kursując na szlaku Trelleborg — Świnoujście.

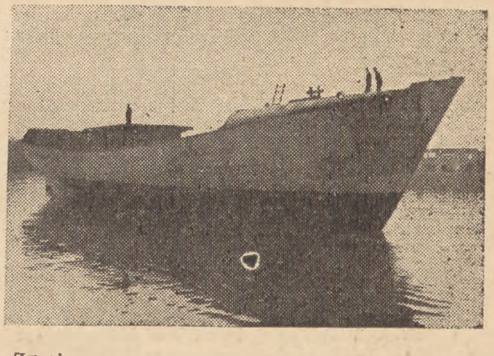
Obok remontów jednostek starych również budowa statków nowych na naszych własnych stoczniach — zakreśla coraz szersze kręgi. I tak położono niedawno stępki pod czwarty i piąty drobnicowiec motorowy o 660 tonach nośności. Plany tych niewielkich jednostek przeznaczonych do żeglugi małej — wykonane zostały przez polskich inżynierów i konstruktorów. Budowane od kilku miesięcy duże drobnicowce motorowe typu „Lewant" zbliżają się szybko do momentu uroczystego spuszczenia ich na wodę. Pierwszy z „Lewantów" ma kadłub gotowy w 70 proc., drugi — w 55. Warsztaty stoczniowe obrabiają materiał na dalsze „Lewanty".

Planuje się również budowę dalszych „Sołdków". Z pierwszej serii — sześciu — już drugi — „Jedność Robotnicza" — wchodzi w tym miesiącu do służby. Następna seria identycznych rudowęglowców, do których budowy stocznie nasze niezadługo przystąpią — będą całkowicie spawane (dotychczasowe są spawane w 35 proc.) Ułatwi to i przyspieszy budowę pozwalając na jeszcze większe zastosowanie prefabrykacji.

ŻYCIE PORTÓW

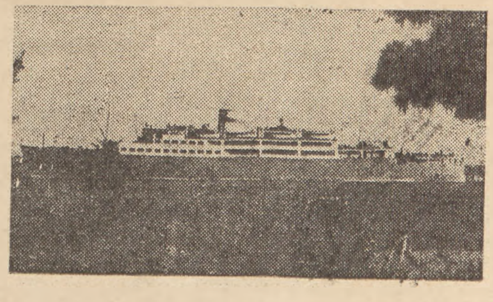
W Świnoujściu rozpoczęło w ostatnich miesiącach pracę drugie obok „Dalmoru" państwowe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Delfin". Przedsiębiorstwo to specjalizuje się w połowach lugrowych i posiada obecnie cztery nowoczesne lugry śledziowe. Inauguracja pracy „Delfina" odbyła się w momencie wyładowania przez lugier „Delfin II" 1250 beczek śledzia dostarczonego z Morza Północnego jako pierwszy ładunek w ramach bieżącego sezonu śledziowego.

Podajemy niniejszym do wiadomości pilnych czytelników kroniki „Na Morskim Horyzoncie", iż w poprzednim numerze „Młodego Żeglarza" wkradła się przykra pomyłka. Otóż wrak poniemieckiego patrolowca pokazany na zdjęciu w „N.M.H." na str 21 — został gruntownie odbudowany i jest własnością spółdzielni rybackiej „Łosoś", nie zaś „Jedność Rybacka", jak mylnie podano. Dzielnych członków „Łososia" którzy zniszczony kadłub z takim zapałem i tempem odbudowali — serdecznie za tę pomyłkę przepraszamy.



Zgrabny, smukły kadłub traulera rybackiego „Dalmor I", budowanego na jednej z polskich stoczni.

MORSKA KRONIKA ZSRR



Radziecki motorowiec pasażerski „Ukraina"

Statek „Don", zdążający z ładunkiem węgla z Feodozji do Jałty, wezwał drogą radiową załogę portu jałtańskiego do jak najszybszego rozładunku w ramach socjalistycznego współzawodnictwa.

Wezwanie zostało przyjęte. Statek rozładowano o 8 godzin przed wyznaczonym terminem, a pracująca brygada osiągnęła 198 proc. normy.

*

W ostatnich dniach wypełnił przedterminowo swój pięcioletni plan przewozów motorowiec „Dymitr Doński", a przewożone do końca roku bieżącego towary, obejmują już plan przewozów z roku 1951.

„Dymitr Doński" pływał w czasie ostatnich trzech lat na różnych szlakach. Pod kierownictwem kpt. ż. w. D. A. Newskiego, odwiedzał on porty Oceanów Atlantyckiego, Spokojnego i Indyjskiego, przewożąc setki tysięcy ton najróżniejszych towarów. W bieżącym roku m/s „Dymitr Doński" przebył ponad 55000 mil morskich, a jeden z jego rejsów wiódł trasą długości 9400 mil morskich.

Załodze pokładowej nie ustępuje i maszynowa. Oszczędziła ona w ciągu całego okresu ponad 100 ton paliwa, silnik główny, mimo przepracowania 5000 godzin bez remontu, jest nadal w najlepszym stanie.

Załoga m/s „Dymitr Doński" jako pierwsza z floty bałtyckiej otrzymała wysoką nagrodę za wykonanie planu.

*

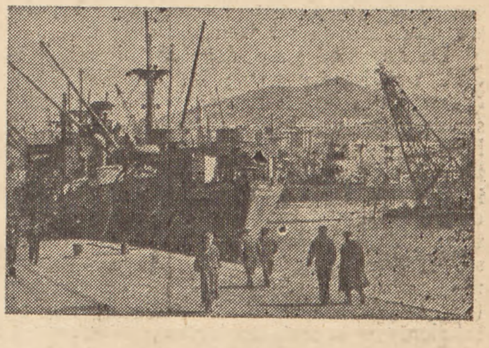
Jednostki floty pomocniczej Morza Kaspijskiego postanowiły przeprowadzić w tegorocznym sezonie żeglugowym cały szereg tratw z budulcem dla portu Baku oraz dla innych portów Azerbejdżanu.

Pierwszą karawanę tratew przeprowadził z Astrachania do Baku holownik pełnomorski „Biedawyj". W ciągu całego sezonu żeglugowego odeszło z Astrachania kilkadziesiąt takich karawan. Dostarczyły one wiele ton cennego budulca dla przewiezienia którego koleją trzeba byłoby użyć tysięcy wagonów.

Przed kilkoma dniami opuściła Astrachań ostatnia w tym roku karawana.

*

Port we Władywostoku coraz bardziej się mechanizuje w ramach renowacji urządzeń przeładunkowych. Poza wymianą niektórych urządzeń dźwigowych, stosuje się coraz szerzej mechaniczne urządzenia do przeładunków jak wózki, sztaplarki itp. Bardzo dobrze zdały też egzamin transportery ładujące z samochodów na statki i odwrotnie, dając najlepsze świadectwo zarówno konstrukcji jak wykonania.



Fragment portu we Władywostoku

Niedawno marynarze radzieckiej floty Oceanu Lodowatego odnieśli nowy sukces. Oto przeprowadzili oni z Archangielska do basenów żeglugowych Ob — Irtysza i Jenisjeju całą flotę jednostek rzecznych, przebywając wśród sztormów, burz i lodów polarnych ponad 2000 mil.

Szczególnie wyróżnił się podczas wykonania zadań statek holowniczy „Liza Czajkina", którego młody kapitan komsomolec A. J. Żukowicz został odznaczony „Orderem Czerwonego Sztandaru Pracy". Wyróżniły się także załogi statków „Priboj" i „Panoj" oraz lodołamacza Nr 8.

ZOSTANĘ PRACOWNIKIEM MORZA

Dla wszystkich, którzy powzięli tę decyzję, a także dla kandydatów do szkolenia w sporcie żeglarskim umieszczamy ważne wskazówki, oparte na zarządzeniu wydanym ostatnio przez Komendę Główną P. O. „Służba Polsce“ w porozumieniu z Ministerstwem Żeglugi.

DROGA NA MORZE

Do Marynarki Wojennej, do szkół Ministerstwa Żeglugi i do sportu żeglarskiego kierowani będą w r. 1950 tylko ci kandydaci, którzy przejdą przez teoretyczne i praktyczne szkolenie w ramach Przysposobienia Marynarskiego P.O. „SP“. Dla kandydatów na Wydz. Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej i do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego — przeszkolenie w Kołach Przysp. Marynarskiego jest pożądane. Należy więc *niezwłocznie* zgłosić się do *Miejskiej* lub *Powiatowej Komendy P.O. „SP“* celem zapisania się do Koła Przysposobienia Marynarskiego. Trzeba spełniać warunki co do wykształcenia, zdrowia i wieku, które podajemy w dalszej części artykułu. Przy zapisie należy złożyć następujące dokumenty:

a) podanie o przyjęcie zaopiniowane przez K-dta Hufca „SP“,
b) własnoręcznie napisany życiorys,
c) świadectwo moralności lub opinia Partii lub ZMP (nie starsze jak 3 miesiące),
d) odpis metryki urodzenia,
e) odpis ostatniego świadectwa szkolnego,
f) 3 fotografie o wymiarach 3 cm 4,5 cm (na białym tle, bez nakrycia głowy),
g) zezwolenie rodziców lub opiekunów dla kandydatów, którzy nie ukończyli 18 lat życia, uwierzytelnione przez władze administracji ogólnej lub M.O.,
h) kwestionariusz wg. wzoru, który poda Komenda Miejska lub Państwowa „SP“,
i) ewentualne odpisy dokumentów, stwierdzających ukończenie kursów żeglarskich lub Przysposobienia Marynarskiego.

Zimowy okres szkolenia teoretycznego już się rozpoczyna. Kursy teoretyczne z zakresu Przysposobienia Marynarskiego odbywać się będą zasadniczo w miastach, w których są Komendy Miejskie lub Powiatowe „SP“ i znajdzie się odpowiednia liczba słuchaczów.

Natomiast wszyscy pozostali nie objęci tymi kursami przechodzić będą szkolenie przy pomocy *kursu korespondencyjnego w „Młodym Żeglarzu“, na który należy się niezwłocznie zapisać.* Udział w kursie korespondencyjnym „Młodego Żeglarza“ *pożądanym* jest również dla junaków uczestniczących w kursie teoretycznym w swoim mieście.

Po okresie szkolenia teoretycznego, nastąpi szkolenie praktyczne na jednym z turnusów miesięcznych od maja do września 1950 r.

CO DECYDUJE O PRZYJĘCIU

O dostaniu się na morze decyduje szereg momentów, częściowo zależnych a częściowo niezależnych od woli kandydata.

Do czynników niezależnych od woli kandydata zaliczamy ocenę Komisji Kwalifikacyjnej, która będzie rozpatrywać każde zgłoszenie oraz wynik badania lekarskiego, na które zostaną skierowani jeszcze w okresie zimowym kandydaci do Mar. Woj., PSJ i PSRM. W razie orzeczenia lekarza, że kandydat nie nadaje się do wymienionych powyżej kierunków szkolenia, można ubiegać się o skierowanie do szkół, gdzie wymagania warunków fizycznych są łagodniejsze (np. PLBO lub szkoły stoczniowe) lub do szkolenia w sporcie żeglarskim.

Orzeczenie lekarskie ma znaczenie decydujące i na wypadek odrzucenia, trzeba po męsku pogodzić się z losem i obrać inny zawód, zbliżający do morza.

Natomiast od woli kandydata zależy wynik teoretycznego kursu lub kursu korespondencyjnego oraz wynik szkolenia praktycznego, które to wyniki będą brane pod uwagę przy kierowaniu na egzaminy wstępne. Przy należytej pilności, uwadze i stosowaniu się do wskazówek można łatwo uzyskać wyniki pomyślne.

Wreszcie ci kandydaci, którzy staną do egzaminów wstępnych, zdecydują sami o swym losie w zależności od tego, jak się w ciągu roku szkolnego uczyli w szkole. Egzaminy obejmować będą: matematykę, fizykę, polski i naukę o Polsce Współczesnej. Trzeba o tym pamiętać od dziś i dokładać wszelkich starań, aby opanować wymagany programem materiał.

JAKIM WARUNKOM MUSZĄ ODPOWIADAĆ KANDYDACI

1. **Kandydaci do ochotniczej służby w Mar. Woj.:** wiek 18—20 lat (roczniki 1930—32), co najmniej 7 kl. szkoły podstawowej, bardzo dobry stan zdrowia.
2. **Kandydaci do Państwowej Szkoły Jungów:**
   a) na kurs 3-letni, przygotowujący kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej: wiek 15—17 lat; ukończone 7 kl. szkoły podstawowej; bardzo dobry stan zdrowia wg wymagań podanych poniżej. Kandydaci na Wydz. mechaniczny winni posiadać praktykę ślusarską, monterską, kowalską i tp.
   b) na kurs 1-roczny przygotowujący kandydatów do PSM: wiek 16—18 lat ukończone 9 kl. szkoły ogólnokształcącej — na wydz. nawigacyjnym, a liceum mechaniczne I stopnia i świadectwo czeladnicze — na wydz. mechaniczny; bardzo dobry stan zdrowia, wg. wymagań podanych poniżej.
   c) na kurs 1-roczny kształcący załogi pokładowe i maszynowe: wiek 16—18 lat; ukończone 7 kl. szkoły podstawowej; bardzo dobry stan zdrowia wg. wymagań podanych poniżej. Kandydaci do załogi maszynowej posiadać muszą praktykę w warsztatach mechanicznych.
3. **Kandydaci do Państwowej Szkoły Rybaków Morskich:**
   a) na wydz. nawigacyjny — kurs niższy; wiek 17—19 lat; ukończone 7 kl. szkoły podstawowej; bardzo dobry stan zdrowia wg. wymagań podanych poniżej.
   b) na wydz. nawigacyjny — kurs wyższy; wiek 17—19 lat; ukończone 9 kl. szkoły ogólnokształcącej; bardzo dobry stan zdrowia wg. wymagań podanych poniżej.
   c) na wydz. mechaniczny; wiek 17—19 lat; ukończone liceum mech. I stopnia; bardzo dobry stan zdrowia.

Wymagania co do stanu zdrowia kandydatów do Szkół ad 2) i 3): wzrost minimum 158 cm, waga przy tym wzroście 50 kg. a przy wyższym odpowiednio wyższa; wzrok — oba oczy bez korekcji V 1.0; słuch — szept z odległości 8 m; uzębienie — bardzo dobry stan zębów, zęby zaleczone i uzupełnione, dopuszczalny brak najwyżej 3 zębów; budowa ciała prawidłowa, bez żadnych schorzeń i upośledzeń.

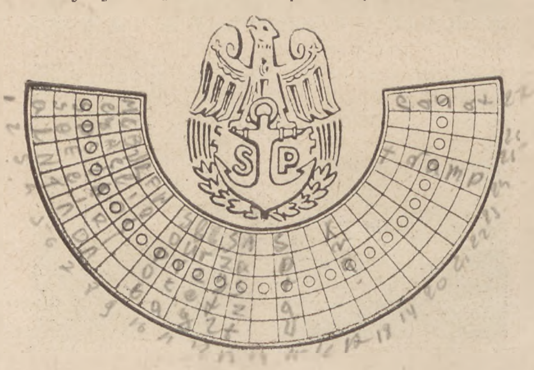
4. **Kandydaci do Państw. Liceum Budowy Okrętów:** wiek 16—20 lat; ukończone 9 kl. szkoły ogólnokształcącej lub liceum mech. I stopnia; dobry stan zdrowia.
5. **Kandydaci do Liceum Mechanicznego I st. przy Zjedn. Stoczni Polskich oraz do Szkół Zawodowych przy Stoczniach w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie:** ukończone 7 kl. szkoły podstawowej.
6. **Kandydaci (kandydatki) na Wydz. Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej i do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego:** ukończone 11 kl.
7. **Kandydaci (kandydatki) na przyszłych instruktorów i działaczy (instruktorki i działaczki) na odcinku sportu żeglarskiego:** wiek od 15 lat wzwyż; dobry stan zdrowia; chęć poświęcenia się pracy społecznej na odcinku sportu żeglarskiego.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

LOGOGRYF I

Do podanej figury wpisać 27 wyrazów pięcioliterowych o poniższych znaczeniach. Środkowe litery tych wyrazów dadzą rozwiązanie.

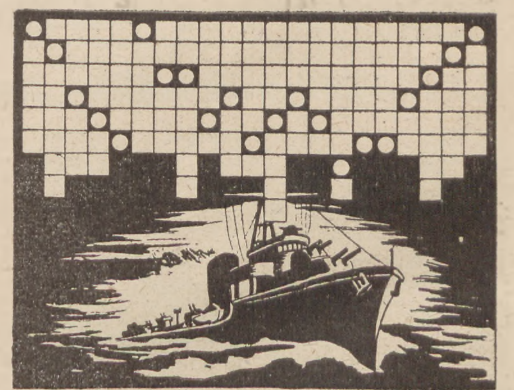


Znaczenie wyrazów: 1) Jadalnia okrętowa, 2) Wąski pas ziemi ostro wrzynający się w morze, 3) Otwarty od góry zbiornik na wodę, 4) Miara szybkości na morzu, 5) Drapieżna ryba morska, 6) Długa, wąska zatoka u skalistych wybrzeży skandynawskich, 7) Wyspa polska na Bałtyku, 8) Mały okręt, dawniej służący do przesyłania wieści lub rozkazów wojennych dziś pełniący szereg funkcji pomocniczych w odległych nieraz od macierzy okolicach, 9) Polskie kąpielisko morskie, 10) Bok statku, 11) Miejsce „styku“ morza i lądu, 12) Tajny alfabet, 13) Pionowy słup służący do rozpinania żagli, 14) Główna wyspa w archipelagu Filipin, 15) Transport towarów z prądem rzek, 16) Inaczej „znosy“, czyli zboczenia statków z wyznaczonej drogi z powodu wiatru lub prądu, 17) Książka zawierająca opisy mórz, brzegów i portów dla potrzeb nawigacji, 18) Gatunek twardego i trwałego drzewa, 19) Rak morski, 20) Odpowiednio obrobiony kawał drzewa lub metalu, przystosowany do zamocowywania na nim liny, 21) Człowiek ubrany w skafander i pracujący pod wodą, 22) Rodzaj barki bez własnego napędu, 23) Sztuczna droga wodna. 24) Statek pływający w żegludze nieregularnej, 25) Rzeka polska, 26) Wielki żagiel na tylnym maszcie kecza, 27) Stały wiatr wiejący rano i wieczorem u wybrzeży morskich.

LOGOGRYF II

Do rzędów pionowych podanej figury wpisać kolejno 21 wyrazów o poniższych znaczeniach. Litery w oznaczonych kratkach dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Skaliste wysepki położone tysiącami u zachodnich wybrzeży Finlandii, 2) Jednostka pomocnicza bez napędu używana w portach, 3) Łódź okrętowa, 4) Skośnożaglowiec dwu-, trzy — i więcej masztowy, 5) Średniowieczny okręt używany na Morzu Śródziemnym, poruszany wiosłami, 6) Żaglowiec arabski, 7) Polskie przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich, 8) Miejscowość na naszym wybrzeżu zachodnim, gdzie znajduje się latarnia morska, 9) Jednostka wiślana używana niegdyś do przewozu zboża, 10) Wielki statek pasażerski, który w r. 1912 wpadł na górę lodową i zatonął wraz z ponad 1000 pasażerów, 11) Żaglowiec o trzech masztach urejonych, 12) Okręt wojenny używany do wyławiania min, 13) Szybki żaglowiec handlowy z końca XIX w., 14) Rzeźba na dziobie żaglowca, 15) Trzymasztowy żaglowiec z XV i XVI wieku, 16) Duża łódź okrętowa, co najmniej 14 wiosłowa, 17) Nazwa pierwszego całkowicie w Polsce wybudowanego statku handlowego, 18) Płótno umożliwiające statkom poruszanie się przy pomocy siły wiatru, 19) Stopień oficerski w marynarce wojennej, 20) Niewielki trzymasztowy okręt wojenny z początków XIX w., służący do zwiadów, łączności i tp., 21) Nazwa otwartej łodzi używanej niegdyś przez Kozaków na Dnieprze i Morzu Czarnym.



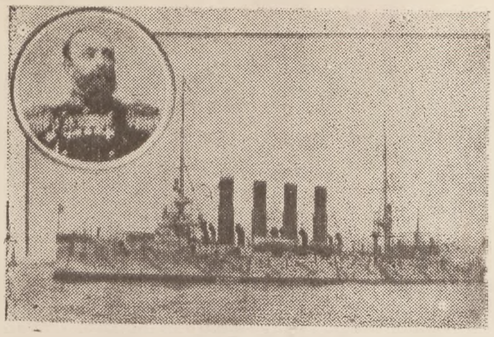
Rozwiązanie zadań nadsyłać należy do dnia 10 stycznia 1950 roku pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe“. Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

Za dobre rozwiązanie zadań z nr 10 nagrody książkowe otrzymują:

1. Jan Kownacki, Tyczyn, ul. Gen. Swierczewskiego 522, pow. Rzeszów.
2. Stanisław Kotowicz, Wrocław, ul. Kniaziewicza 15 a.
3. Ryszard Rozmyślewicz, Szczecin, Kom. Woj. P.O. „Służba Polsce“, ul. Wawrzyniaka 5
4. Jerzy Krzysiak, Ostrów Wlkp., ul. Rynek 21/4b
5. Józef Rymaza, Kościerzyna, ul. Młyńska 13

KRĄŻOWNIK „WARIAG"



Wpadł mi kiedyś do ręki opis walki jaką stoczył krążownik carskiej floty „Wariag", dowodzony przez kmdra Rudniowa i kanonierka „Korejec" pod dowództwem kmdra por. Bielajewa z przeważającymi siłami japońskiego admirała Uriu. Walka ta rozegrała się dnia 8 lutego 1904 roku w pobliżu portu Czemulpo i była wstępem do japońskiego ataku na Port-Artur, przeprowadzonego przez tegoż japońskiego admirała nocą z 8 na 9 lutego 1904 roku.

Japończycy — zwani hitlerowcami Dalekiego Wschodu — zwykli byli rozpoczynać wszystkie wojny zdradzieckimi napadami. Wojnę 1904 roku rozpoczęli równoczesnym atakiem na Port-Artura i atakiem na zespół kmdr Rudniowa, stacjonowany w koreańskim porcie Czemulpo.

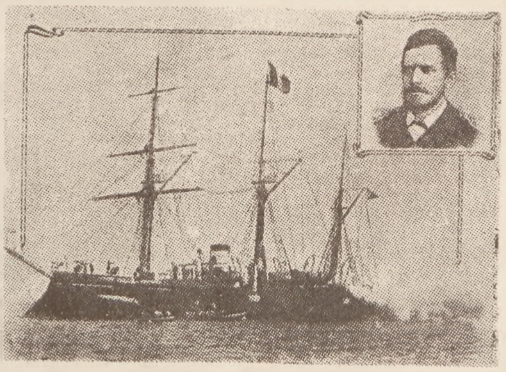
Zespół ten składał się z dwu jednostek: pancernego krążownika „Wariag" i kanonierki „Korejec" przybyłych tam w przeddzień napadu z Port-Artura. Sytuacja polityczna była już wówczas bardzo napięta i stwarzała poważne niebezpieczeństwo. Toteż kmdr Rudniow zdecydował wysłać „Korejca" z powrotem do Port-Artura po wiadomości.

Niestety „Korejec" musiał zawrócić, ścigany przez japońskie jednostki. Admirał Uriu przybył na redę Czemulpo i wezwał okręty rosyjskie do opuszczenia portu, grożąc zbombardowaniem wszystkich stacjonowanych tam jednostek francuskich, angielskich i innych.

Kmdr Rudniow zdecydował się wówczas na wyjście z portu i na nierówną walkę. Nie udało mu się niestety przebić. Zbombardowany i uszkodzony „Wariag" ze zdziesiątkowaną załogą wrócił na redę, gdzie go reszta załogi wraz z „Korejcem" zatopiła. Drogo jednak zapłacili za to Japończycy. Zatopiony został jeden torpedowiec, a dwa krążowniki poważnie uszkodzone.

Te pamiętne wypadki stanowią treść pięknego filmu morskiego „Krążownik Wariag", który bardzo wiernie odtwarza nie tylko bieg wypadków ale i ówczesną sytuację polityczną, panującą w tej części Azji.

Żywa, niezwykle ciekawa akcja, przenosi się raz po raz z pokładu jednego okrętu na drugi, obrazując życie, zachowanie się i czyny poszczególnych załóg. Nadzwyczaj wiernie odtworzone zostały zwyczaje, panujące w poszczególnych flotach, ubiory i uzbrojenie okrętów, stanowiąc wielki plus filmu. Wspaniale dobrane typy marynarzy i oficerów carskich, zdumiewają widza swym starannym opracowaniem. Szczególnie silnie absorbują uwagę widza postacie obu dowódców jednostek rosyjskich, z których kmdr por. Bielajew, mistrzowsko zagrany przez aktora Zrażewskiego szybko zdobywa sobie sympatię widza swym postępowaniem, sposobem bycia i współżyciem z załogą. Całość filmu uzupełniają piękne sceny batalistyczne, wykonane i wyreżyserowane po mistrzowsku, a tak inaczej od podobnych, widywanych w filmach amerykańskich czy angielskich.



Kanonierka „Korejec"

Film posiada jeden minus, który powstał niestety u nas. To wadliwe tłumaczenie tekstów, dezorientujące widza w dziedzinie terminologii fachowo-morskiej. A szkoda, bo właśnie na takich pięknych, wartościowych filmach winniśmy uczyć nasze społeczeństwo podstawowej wiedzy o morzu. Staranne tłumaczenia pozwoliłyby skrystalizować widzowi różnice pojęć: okręt — statek, bandera — flaga czy sztandar, pomost bojowy czy kapitański mostek, przynosząc mu realną korzyść.

Mimo tego drobnego mankamentu, film jest tak piękny i wartościowy, że każdy winien go obejrzeć.

Krążownik „Wariag" tonie na redzie Czemulpo



SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

DEWIACJA — odchylenie igły magnetycznej od linii północ-południe, spowodowane obecnością żelaza na statku. Odchylenie to likwidujemy obstawiając kompas szeregiem magnesów i kulami z miękkiego żelaza. Czynność tę nazywamy kompensowaniem kompasu.

FIORD — wąskie, rozgałęzione, w ląd wcinające się zatoki. Powstały na skutek obniżenia się terenu górskiego. W rezultacie morze zalało górskie doliny wraz z odnogami. Fiordy spotykamy na północnych i zachodnich wybrzeżach Półwyspu Skandynawskiego.

FORPIK — część wnętrza statku znajdująca się między stewą przednią a pierwszą grodzią wodoszczelną. W forpiku mieści się przeważnie magazyn bosmański.

GAFEL — górne drzewce na skośnożaglowcu, służące do rozpinania żagla.

GOLFSZTROM — ciepły prąd morski, jakby rzeka w morzu. Wypływa z Zatoki Meksykańskiej i przemierza cały Atlantyk.

GRETINGI — drewniane płyty w formie krat, którymi na statkach przykrywa się luki w celu ułatwienia wentylacji wnętrza statku, wzgl. którymi przykrywa się niektóre urządzenia pokładowe w celu umożliwienia przechodzenia nad nimi.

I WANT ASSISTANCE — „proszę podejść do mnie".

KLUZA — otwór w burcie statku o specjalnie zaokrąglonych krawędziach, przez który wysuwa się za burtę statku cumy. Kluzy kotwiczne, otwory w burtach, przez które wypuszcza się łańcuch kotwiczny.

KRAN — urządzenie służące do ładowania statku, inaczej dźwig.

LATARNIOWIEC — pływająca latarnia morska. Statek zaopatrzony w silną latarnię, zakotwiczony w miejscach specjalnie niebezpiecznych dla żeglugi

MESSBOY — chłopiec podający do stołu w messie, czyli jadalni statkowej.

NORTH — inaczej Nord, kierunek kompasowy oznaczający północ.

PERTA — rozciągnięte pod rejami stalowe liny. Marynarze zwijający żagiel rejowy kładą się w poprzek rei na brzuchu, nogami opierając się na percie.

SPALINOWIEC — statek zaopatrzony w motor spalinowy, inaczej motorowiec.

P.Z.Ż. = POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI — organizacja nadrzędna wszystkich klubów żeglarskich w Polsce. Celem jej jest koordynacja pracy klubów, kontrola wyszkolenia sportowo-żeglarskiego i nadzór nad stanem technicznym jednostek pływających.

Sportowe stopnie żeglarskie P.Z.Ż.: śródlądowe — młodszy żeglarz śródlądowy; żeglarz śródlądowy; sternik śródlądowy; morskie — młodszy żeglarz morski; jachtowy żeglarz morski; jachtowy sternik morski; jachtowy kapitan przybrzeżny; jachtowy kapitan morski; lodowe — żeglarz jachtingu lodowego; sternik jachtingu lodowego. Sportowa książeczka żeglarska PZŻ w jachtingu — odpowiednik zawodowej książki żeglarskiej.

STAWA — znak nawigacyjny ustawiony na lądzie wzgl. wbity w dno mielizny, w przeciwieństwie do „pławy" znaku nanawigacyjnego pływającego.

SZERSZTOKI — (rozpornice) — odejmowane belki mocuje się w pewnych odstępach nad otworami luków ładunkowych. Na szersztokach z kolei układa się pokrywy luków. Całość pokrywa się brezentem w celu uszczelnienia luku

SZKAFUT — środkowa część pokładu statku. Szkafutowy marynarz pełniący służbę na szkafucie wykonuje różne drobne polecenia oficera wachtowego i służy jako łącznik między nim a „okiem".

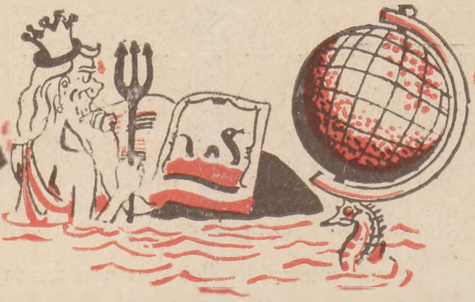
SZPRINGI — obok cum, służą do przymocowania statku do nabrzeża. W przeciwieństwie do cum, spring dziobowy biegnie z dziobu statku na brzeg w kierunku rufy, a szpring rufowy z rufy na brzeg w kierunku dziobu. Szpringów używa się także w manewrach dochodzenia i odchodzenia od nabrzeża.

SZTURMAN — dawna nazwa oficera wachtowego.

Wydaje: Komenda Główna P.O. „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.

Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Warszawa Nr I — 8669

Archiwum Neptuna





ZMIANA DEKORACJI

... w przyrodzie przebiega gwałtowniej i boleśniej niż w teatrze i pociąga za sobą nieraz wielkie ofiary.

Świadczy o tym zdarzenie sprzed 66 laty.

Ozdobą cieśniny Sundajskiej między Jawą i Sumatrą była spora, na szczęście niezamieszkała wyspa Krakatoa o powierzchni 33 km, na której wznosiły się trzy wulkany. Największy z nich Rakata odznaczał się wysmukłą, wyostrzoną sylwetką, jak to widać na rysunku z połowy XIX wieku. W dniu 27 sierpnia 1883 roku nastąpiła katastrofa. Ogłuszający wybuch podziemny wyrzucił na przeszło 30 km w górę ogromne ilości popiołu, odłamków skał i pary wodnej. Jednocześnie zniknęło pod



wodą przeszło 2/3 wyspy wraz z mniejszymi wulkanami, a Rakata obniżył się do połowy poprzedniej wysokości. Obecny wygląd wyspy pokazuje nam współczesne zdjęcie.

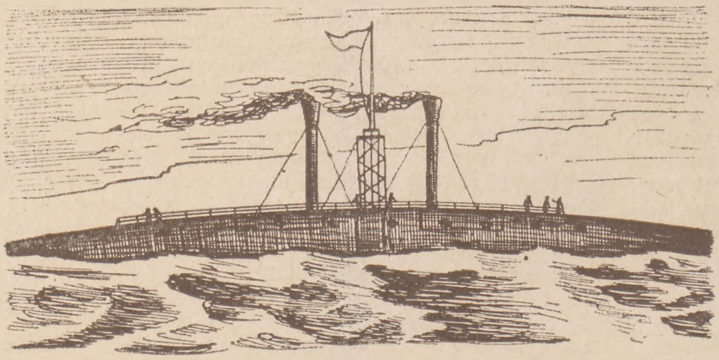
Choć na Krakatoa nie było ludzi — kataklizm nie przeszedł bez ofiar, gdyż potworna fala wywołana obsunięciem się wyspy rozeszła się wokoło i zalała wybrzeża sąsiednich wysp, zatapiając wsie wraz z mieszkańcami.

IGARKA - PORT WŚRÓD LODÓW

Na brzegu Jenisieju, u jego ujścia, poza kręgiem polarnym, pojawił się w 1928 roku szereg małych, drewnianych domków. Ich mieszkańcy chodzili po brzegu, brodzili w wodzie, pływali na łodziach po zalewie, coś rysowali i badali. Było ich 43 — geologów, hydrotechników, budowniczych — przybyłych tu celem opracowania projektów i planów budowy portu.

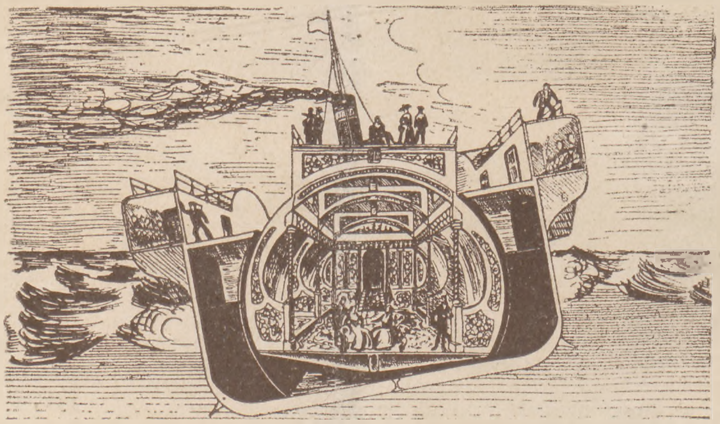
W 1930 roku zawinęło w ujście Jenisieju 27 statków pełnomorskich po drzewo, a w 4 lata później Igarka — taką nazwę otrzymał port — liczyła już 12 370 mieszkańców. Powstały tu wielkie zakłady przemysłu drzewnego, a miasto stało się centralnym punktem Syberii Polarnej, jednym z większych portów ZSRR, spośród leżących na Wielkiej Drodze Północnej.

PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (2)



Pisaliśmy w poprzednim n-rze o statku — rurze i statku na zawiasach. Oto garść szczegółów o dalszych dziwolągach jakie swojego czasu pruły fale morskie. Niejaki Ross Winaus zbudował w roku 1857 statek-cygaro, który dzięki swym kształtom miał jakoby przepłynąć Atlantyk z szybkością pociągu pospiesznego. Niestety — okazało się, że kształt statku jest najzupełniej nieodpowiedni na falę, która go całkowicie zalewała. Był to chyba najbardziej „mokry" statek jaki kiedykolwiek po morzach pływał.

W trosce o chorujących na morzu pasażerów wymyślono w 1875 roku statek posiadający w środku salon, nie ulegający wpływom bocznego kołysania. Specjalne hydrauliczne urządzenia umożliwiały temu pomieszczeniu pozostawanie w poziomie podczas gdy reszta statku wyczyniała harce na wzburzonych falach. Jakkolwiek statek ów nie udał się — sama idea „zawieszonego" pomieszczenia — jest do dziś dnia przedmiotem zainteresowania budowniczych okrętowych.



GDYBY...

... wzdłuż ekliptyki, tj. drogi ziemi naokoło słońca, długiej na 940 milionów km istniało gigantyczne koryto o szerokości 1 500 metrów i głębokości 970 m — to można by je całkowicie napełnić ogólną ilością wody zawartej w morzach i oceanach.

PODBIEGUNOWA OSOBLIWOŚĆ

Na Morzu Białym, poza kręgiem polarnym, przepływające tam statki spotykają stada dziwnych ptaków, szaro upierzonych, z białymi szyjami i głowami koloru lodu, spokojnie płynących i nurkujących w zimnej wodzie.

Ptaki te nie uciekają przed statkami, przyglądając się im ciekawie. Należą one do rodziny kaczkowatych i zwą się edredonami. Niezwykłością są u nich specjalne woreczki z powietrzem, znajdujące się na nogach i podbrzuszu, które chronią ptaki przed zimnem podbiegunowej wody. Resztę ciała chroni piękny, ciepły puch, niezwykle ceniony przez polarników przy wyrobie ubrań ochronnych.

Edredony — samice, robią w czerwcu gniazda na lądzie i znoszą do nich 3—5 jaj. Małe są koloru ciemnoszarego i umieją pływać niemal od chwili opuszczenia skorupy jaja.

Ponieważ liczba edredonów zmniejszała się bardzo szybko (ich jaja są nadzwyczaj smaczne i poszukiwane) — rząd radziecki zarządził ochronę tego ciekawego ptaka na całym swym obszarze.

CMENTARZYSKO PŁYWAJĄCYCH WRAKÓW

— znajduje się według legendy na Morzu Sargassowym. Niewiele w tym prawdy, choć niewątpliwie pewna jej szczypta tkwi gdzieś u podłoża legendy. Morzem Sargassowym nazywamy rozległy obszar Atlantyku otoczony koliskiem prądów, położonych mniej więcej między Bermudami a zwrotnikiem Raka i ograniczony w przybliżeniu 70° i 40° długości zachodniej.

Nad przezroczystą, szafirową tonią tej części Oceanu wieją słabe i umiarkowane wiatry a często zdarzają się cisze. Panuje tu piękna, bezchmurna pogoda. Osobliwością — od której zresztą pochodzi nazwa Morza Sargassowego — jest ogromna ilość pływających glonów z rodziny Sargassum. Okrągłe „jagody" widoczne na rysunku to nie owoce, których glony oczywiście nie mają, a pęcherzyki z powietrzem, zapewniające roślinie pływalność. Wśród odrośli glonu zamieszkują liczni „lokatorowie" ze świata fauny: kraby (A), ryba-mysz (B), różne gatunki

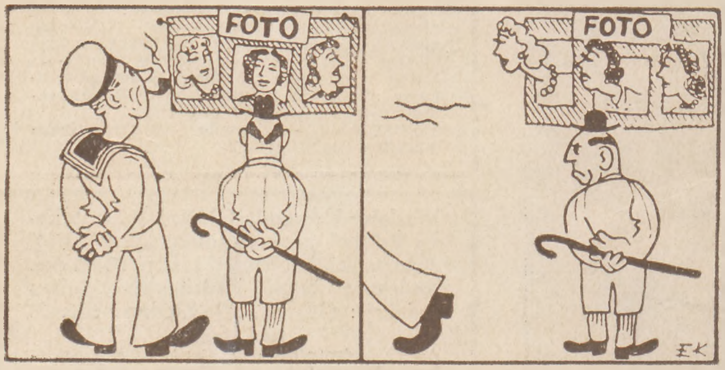


raczków (C, D i E), oraz przytwierdzone mocno jamochłony (F). Wg legendy w gęstwie tych glonów zaplątują się wraki na wpół zatopionych statków i tak pozostają w ciszy i bezruchu Morza Sargassowego.

Tu też na głębokości około pół kilometra gromadzą się na tarliska węgorze ze wszystkich rzek Europy i Ameryki i stąd młode węgorzyki wyruszają na paroletnią wędrówkę przez Atlantyk, szukając u wybrzeży kontynentów rzek, w których wzrastać będą aż do dojrzałości.



Wielu z Was, Czytelnicy, z pewnością marzy o zostaniu w przyszłości kapitanem jakiegoś pięknego statku. O tym — jak długa i trudna jest droga wiodąca do tego odpowiedzialnego stanowiska — będziecie mogli się dowiedzieć z ciekawego artykułu pt. „Kiedy porucznik jest kapitanem", który ukaże się w najbliższym, styczniowym n-rze bratniego miesięcznika „Morze i Marynarz Polski".



Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk. w Z.G. „P.W." w Gdyni. Nr 1616. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni. W-16074